Ausgabe 58 · 10/2019

Newsletter

STORZ
Wir bauen für Sie

Liebe Leserinnen und Leser

wer sich in der Welt des intensiven Wettbewerbs sowie des technischen Wandels behaupten will muß in der Verbindung von Erfahrung und Innovation permanent Kompetenz- und Konkurrenzvorsprünge sich erarbeiten. In diesem Umfeld ist Storz auch in diesem Geschäftsjahr erfolgreich unterwegs, denn diesen Herausforderungen stellen sich täglich unsere 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit großem Engagement sowie termin- und qualitätsgerechter Ausführung vieler komplexer Bauprojekte.

Die erste Jahresausgabe unseres Unternehmensmagazins dokumentiert in vielfältiger und beeindruckender Weise diese professionelle Umsetzung der breit gefächerten Leistungspalette unseres Familienunternehmens.

Bei der Lektüre unserer Baustellenreportagen werden Sie feststellen, welche Schlagkraft, Kompetenz und Qualität STORZ in der Abwicklung dieser vielen interessanten und komplexen Bauprojekte hat – vom Flächengeschäft bis zu den Großprojekten - über den Südwesten von Baden-Württemberg verteilt. Die Umfahrung Überlingens auf der B31neu sowie die Tank- und Rastanlage Rötenbach wurden eröffnet, das Tunnelprojekt bei Winden im Elztal in Angriff genommen, die Großprojekte Tunnel Waggershausen und Tunnel Waldsiedlung sind in vollem Gange. Wir Storzianer können stolz sein auf die Realisierung all dieser Projekte, die auf Nachhaltigkeit gebaut sind. Mit der Modernisierung der Infrastruktur schaffen wir einen Mehrwert für unsere Gesellschaft.

„Die einzige Konstante im Universum ist die Veränderung" sagte vor 2500 Jahren der griechische Philosoph Heraklit. Seit der industriellen Revolution Mitte des 19. Jahrhunderts hat keine Entwicklung derart einschneidende Veränderungen bewirkt wie der digitale Wandel. Dieser ist auch in der Baubranche auf dem Vormarsch. Bauen soll in Zukunft digitaler, modularer und stärker automatisiert werden. Welche Auswirkungen die Digitalisierung auf den Baustellen haben wird, lässt sich nur erahnen. ▸

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

HIGHLIGHTS

Winden im Elztal
Tunnelanschlag mit Vorgeschichte
Seite 4-5

B31neu bei Überlingen
Schlussstein im Umfahrungsbogen
Seite 6-7

B313 - Krumbach / Meßkirch
Storz 4.0 – Do what you can't
Seite 9-11

Neuer Muldenkipper im Schotterwerk
Tonnenschweres „Männerspielzeug"
Seite 30

Newsletter

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

STORZ
Wir bauen für Sie

Projekt: Daimler Prüf- und Technologiezentrum

Seit über 90 Jahren baut STORZ Verkehrswege. Heute mit modernsten Maschinen und Digitaltechnik. Ein Unternehmen mit großer Vergangenheit und sicherer Zukunft. Mit rund 700 Mitarbeitern ist das Familienunternehmen ein erfolgreiches, solides und innovatives Bauunternehmen in Süddeutschland in den Segmenten Verkehrswegebau, Umwelttechnik, Bauwerkinstandsetzung und Baustoffherstellung.

J. Friedrich Storz Verkehrswegebau GmbH & Co. KG · Ludwigstaler Str. 42 · 78532 Tuttlingen · **www.storz-tuttlingen.de**

Herausgeber: Geschäftsführung der J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG
V.i.S.d.P.: Susanne Gräfin Kesselstatt · Ludwigstaler Str. 42 · 78532 Tuttlingen
Tel. 07461/176 -0 · www.storz-tuttlingen.de

Redaktion & Text:
Susanne Gräfin Kesselstatt · Joachim Mahrholdt
Gestaltung: MASCHENTA DESIGNAGENTUR
Fotos: J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG
Alle Rechte vorbehalten © 2019

Als innovatives Unternehmen setzen wir uns aktiv mit den Themen „Qualitätsstraßenbau 4.0 – die vernetzte Baustelle – auseinander. Mit eigenen Pilotprojekten werden wir versuchen, eigene Praxiserfahrung zu sammeln.

Do what you can´t - ist das Leitmotiv für die Umsetzung von Pilotprojekten im Bereich der Digitalisierung im Straßenbau STORZ 4.0. Damit STORZ für die Zukunft gerüstet ist und dieser, vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geforderten Umsetzung bis 2021 gerecht werden kann, wurde ein weiteres Pilotprojekt ausgeführt. Mehr darüber erfahren Sie im Baustellenbericht über die B313 Krumbach / Meßkirch.

Gleich drei Mitglieder des Führungskaders der STORZ- Gruppe – Kurt Schmidt, Reinhold Mayer sowie Heinz Essig – sind Mitte des Jahres in den verdienten Ruhestand gegangen. Mit Festen in der Niederlassung Sigmaringen, im Bürgerhaus in Biesendorf sowie im Schotterwerk Klengen konnten Geschäftsleitung, Kolleginnen und Kollegen den Abschied dieser Führungskräfte vom Berufsleben gebührend feiern. Graf und Gräfin Kesselstatt dankten ihnen und würdigten in ihren Ansprachen ihr persönliches hohes Engagement und ihren großen Beitrag zum Erfolg der Unternehmensgruppe in den zurückliegenden Jahrzehnten. Alle drei gaben ihrerseits diesen Dank weiter an ihre langjährigen Kollegen und Mitarbeiter, die Storzianer. Über die gelungenen Abschiedsfeste berichten wir ebenfalls in diesem Magazin.
Mit den Worten „Ihr habt eine gute Wahl getroffen und Ihr geht beim richtigen Unternehmen an Bord" begrüßte STORZ Geschäftsführer Markus Elsen 25 junge Frauen und Männer als neue Auszubildende in der Unternehmensgruppe. Wir wünschen den jungen Nachwuchskräften für ihre Lehrzeit alles Gute und viel Erfolg. Einen weiteren Erfolg in seiner Berufslaufbahn konnte Valentin Kleber (Niederlassung Donaueschingen) verzeichnen. Er wurde als bester „Geprüfter Polier" in Baden-Württemberg auf dem Tag der Bauwirtschaft ausgezeichnet. Martin Raiber von STORZ Service hat die beste Gesellenprüfung aller STORZ-Prüflinge abgelegt. Ihm steht der Azubi-Car kostenlos für ein Jahr zur Verfügung. Insgesamt erhielten fünf STORZ-Azubis ihren Gesellenbrief in diesem Jahr. Wir gratulieren den Absolventen zum Prüfungserfolg.
Mit großer Trauer mussten wir im August diesen Jahres von Frau Liselotte Gagstatter, der ehemaligen Gesellschafterin und Prokuristin der Unternehmensgruppe STORZ, Abschied nehmen, die im 90. Lebensjahr verstorben ist. Mit hoher Selbstdisziplin, beispielhaftem Pflichtbewusstsein und viel Menschlichkeit war sie über 54 Jahre in unserem Familienunternehmen tätig. Sie war die starke Stütze unseres Seniorchefs und stand ihm mit Rat und Tat zur Seite. In großer Dankbarkeit und hohem Respekt werden wir sie immer in guter Erinnerung behalten. Ihr hätte die gute und zukunftsgerichtete Entwicklung unseres Familienunternehmens ganz bestimmt gefallen und viel Freude bereitet.
Freude bereiten soll auch unserer Leserschaft die Lektüre unserer ersten Ausgabe des Storz-Magazins.

Mit herzlichen Grüßen
Ihre
Susanne Gräfin Kesselstatt
Georg Graf Kesselstatt
Markus Elsen

Georg Graf Kesselstatt
Geschäftsführender Gesellschafter

Susanne Gräfin Kesselstatt
Geschäftsführende Gesellschafterin

Markus Elsen
Geschäftsführer

B294 bei Winden im Elztal

Tunnelbau mit bewegter Vorgeschichte

Die Luftbogenstrecke vor dem künftigen Ostportal des Tunnels lässt dessen Dimensionen erahnen.

Ein lauter Knall beendete eine lange und bewegte Vorgeschichte, und mit ihm begann die Umsetzung eines aufwändigen Bauprojektes: Die erste symbolische Sprengung am künftigen Tunnel durch den Brandberg bei Winden im Elztal lockte am letzten Samstag im September nicht nur politische Prominenz aus Bund und Land in den westlichen Schwarzwald, sondern auch zahlreiche Bürger des kleinen Ortes. Sie wollten sich am Ostportal der später 765 m Länge messenden Röhre davon überzeugen, dass in wenigen Jahren der heute noch plagende Durchgangsverkehr auf der B294 im Berg verschwindet und in der Gemeinde wieder Ruhe einkehrt. STORZ wird dabei in einer ARGE mit den Partnern Baresel und Heitkamp Swiss eine wichtige Rolle spielen.

Die drei Unternehmen haben sich zu einer „Los-ARGE" zusammengeschlossen, um ihre jeweiligen Stärken zu bündeln und bestmöglich einzusetzen. In dieser Konstruktion sind alle drei Partner gleichberechtigt. Baresel und Heitkamp treiben ab sofort von Osten den Tunnel durch den Brandberg vor. STORZ erledigt auf der Westseite des Berges bereits die Erdarbeiten für die Aus- bzw. Einfahrbauwerke: einem Trogbauwerk von 87 m und einem Tunnel in offener Bauweise von 106 m Länge, welcher dann in den Berg führt.

Die heilige Barbara und Ihre „Stellvertreterin auf Erden" – Tunnelpatin Marita Schmieder. Sie hat die Bürgerinitiative initiiert.

STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen, Großprojekte-Bereichsleiter Karsten Roth und Projektmanager Johannes Schubert hatten sich natürlich auch zum Tunnelanschlag nach Winden begeben. Wenn sie das auf der westlichen Seite des Berges bevorstehende Projekt schildern, beschreiben sie außerordentlich schwierige und aufwändige Bauverfahren.

Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer aus Freiburg lobt die Hartnäckigkeit der Bürgerinitiative für das Tunnelprojekt.

Man werde dort die Baugrube für das Trogbauwerk mit Spundwänden sichern und ausheben, dabei aber ab einer bestimmten Tiefe im Wasser arbeiten. 16.000 m³ Boden werden auszuheben sein, davon allein 10.000 m³ im Unterwasseraushub. Später werde mit Taucheinsatz eine rückverankerte Unterwasserbetonsohle geschaffen. Würde man das Grundwasser vor der Herstellung der Unterwasserbetonsohle abpumpen, liefe man Gefahr, dass das Erdreich nachdrücken würde, erläutern die Ingenieure.

Für den Tunnel in offener Bauweise werde ein Verbau mit überschnittener Bohrpfahlwand angelegt. Hier kalkuliere man mit einem Aushub von 20.000 m³ Material. Die Herstellung von Bohrschablone und Rampen für das Bohrgerät habe bereits begonnen. Die Betonbauwerke steuere Baresel bei, Erdarbeiten und Fahrbahnen seien Sache von STORZ. Das alles zwischen den in unmittelbarer Nähe stehenden Häusern der Windener.

Am Ostportal scheinen die Dinge einfacher zu sein, aber nur auf den ersten Blick. Denn ein Tunnelvortrieb ist immer eine nicht ungefährliche Angelegenheit. Dieser hier wird nicht von einer

Beim Tunnelanschlag dabei: STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen (M.), Großprojekte-Bereichsleiter Karsten Roth (l.) und Projektmanager Johannes Schubert.

Tunnelbohrmaschine erledigt, sondern in bergmännischer Manier im Untertagebau: Es wird gesprengt. Man rechnet mit einem Ausbruch von 87.000 m³ Gestein, zumeist Gneis. 25.000 m³ sollen nach Aufbereitung durch STORZ wieder eingebaut werden. Ein Gesamtvolumen aus allen Baugruben und dem bergmännischen Tunnel von 75.000 m³ wird durch STORZ auf andere Zwischenlagerflächen des Auftraggebers transportiert.

Ein Projekt, das sich die Bundesrepublik Deutschland über 52 Mio. Euro kosten lässt. STORZ hat daran einen Anteil von über 16 Mio. Euro. Man ist nach der Herstellung des Tunnels und des Trogbauwerkes zuständig für den gesamten Innenausbau und den Straßenbau. Die praktische Umsetzung liegt in den Händen der Bauleiter Elmar Birr und Andreas Böhringer; Polier ist Thomas Stadler.

Zunächst einmal aber galt es, der allgemeinen Freude Ausdruck zu geben, dass dieser Tunnelbau endlich beginnt. Denn obwohl alle Genehmigungen vorlagen, hatte dieses Projekt über zehn Jahre geruht. Grund für viele Windener, sich zu einer Bürgerinitiative zusammenzuschließen. Sie demonstrierten angesichts von über 15.000 Fahrzeugen, die täglich ihren Ort durchqueren, für den Bau, und nicht dagegen - eine Seltenheit heutzutage. Der BI-Initiatorin Marita Schmieder wurde denn auch die Ehre zuteil, als Tunnelpatin und damit „Stellvertreterin der Heiligen Barbara auf Erden" zu fungieren, der Schutzpatronin der Bergleute. Beim Tunnelanschlag durfte sie deshalb die erste symbolische Sprengung auslösen.

Viele Windener waren zum Tunnelanschlag gekommen und freuten sich, dass es jetzt endlich losgeht.

Eintrag ins Goldene Gästebuch der Gemeinde Winden – auch weniger prominente Bürger durften sich eintragen.

Größere Erdarbeiten stehen an der Westseite des Brandberges bevor.

Hier soll das Westportal des Brandbergtunnels in einen Tunnel in offener Bauweise und anschließend in ein Trogbauwerk münden.

Eröffnung B31neu bei Überlingen:

Der Schlussstein im Umfahrungsbogen ist gesetzt

Die neue B31 entlastet Überlingen vom Ost-West-Verkehr am Bodenseeufer. Dazu hat STORZ einen namhaften Beitrag geleistet. Das letzte Teilstück wurde rechtzeitig zu den Ferien freigegeben.

2020 will Überlingen am Bodensee die Landesgartenschau Baden-Württemberg ausrichten. Eine ganze Reihe von Baumaßnahmen wurden und werden mit Blick auf diesen Termin realisiert. Eines der größten Projekte erlebte jetzt sein happy end: Das letzte Teilstück der B31neu wurde für den Verkehr freigegeben. Damit ist die Umfahrung Überlingens abgeschlossen.

Für die beteiligten Unternehmen war dies quasi der Schlussstein im Umfahrungsbogen der Stadt. Denn die ARGE aus STORZ, Strabag und Strobel hatte ziemlich genau drei Jahre zuvor, im August 2016, den ersten von insgesamt drei Bauabschnitten dieses Großprojektes in Angriff genommen. Es soll durch diesen Neubau zwischen Stockach und dem Osten Überlingens die insbesondere zur Ferienzeit überlastete B31 am Nordufer des Bodensees den Anforderungen des heutigen Verkehrs und den Wünschen der Anwohner anpassen. Fast 40 Jahre dauerte die Planungs- und Baugeschichte dieses Projektes von zusammen 4,5 km Länge, welches sich die Bundesrepublik immerhin 34 Mio. Euro kosten lässt.

Arbeit, die man heute nicht mehr bemerkt – dieser Einbau der Trag- und der Binderschicht im November 2017 stellte einen Rekord dar.

Drei Jahre lang war die B31neu ihre Baustelle – stolze Storzianer feiern die Freigabe des letzten Teilstücks für den Verkehr.

Doch sowohl der Kosten- als auch der Zeitrahmen seien eingehalten worden, so lobten die aus der Bundes- und aus der Landeshauptstadt angereisten Festredner zur Eröffnung dieses letzten Teilstücks mit seinen 500 m Länge. Nicht ganz unwichtig mit Blick auf weitere Bauprojekte, denn der Bodenseekreis sei eine der wirtschaftlich innovativsten Regionen Baden-Württembergs und lebe in besonderer Weise von einer leistungsfähigen Infrastruktur, hieß es. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann lobte insbesondere den dreistreifigen Ausbau der B31neu als angemessen und ausreichend. Hier sei mit Blick auf Natur- und Flächenverbrauch ein guter Kompromiss gefunden worden.

Kompromisse im täglichen Geschäft mussten bestimmt auch die drei ARGE-Partner finden, bei denen STORZ die technische Geschäftsführung übernommen hatte. Im Nachhinein jedoch waren sie des Lobes voll für eine reibungslose und erfolgreiche Zusammenarbeit. Immerhin wurden Asphaltflächen von insgesamt 80.000 m² der Belastungsklassen BK 0,3 bis BK 32 eingebaut. So besteht der Aufbau der nunmehr dreistreifigen Haupttrasse in einer Stärke von zusammen 76 cm aus 30 cm Frostschutzschicht 0/45, 20 cm Kiestragschicht 0/45, 14 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 9 cm Binderschicht AC 16 BS und 3 cm Deckschicht SMA 8 S.

Im Gedächtnis dürfte vor allem der Einbau des mehr als 2 km langen Teilabschnitts Ende November 2017 bleiben. Damals wurden an zwei Tagen 14 cm AC 32 TS 50/70 und 9 cm AC 16 BS 25/55-55 eingebaut – insgesamt über 13.000 to. Das Material wurde aus vier Mischanlagen von 88 Thermomulden taktgenau angeliefert: Alle 112 Sekunden leerten die Sattelschlepper ihre Fracht in die Bunker der beiden Beschicker MT3000-2i Offset.

Das Besondere: Der Einbau erfolgte jeweils in einem Arbeitsgang mit Hilfe einer auf 12,5 m verbreiterten starren Einbaubohle SB300 TP1 am Fertiger Vögele Super 3000-2. Die außerordentlich exakte Steuerung für die Lenkautomatik und die Bohlenbreite erfolgte mittels GPS. Das sei in dieser Konfiguration eine Premiere in Deutschland gewesen, so stellten die beteiligten Storzianer stolz fest.

Dieses Teilstück der B31neu ist bereits seit einem guten Jahr in Betrieb, und es sorgt für spürbare Entlastung. Nachdem die 500 m des dritten und letzten Bauabschnitts nun auch für den Verkehr zur Verfügung stehen, freuen sich auch die Anwohner am Burgberg im Überlinger Osten. Für sie realisiert man noch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen.

Fürs Gruppenbild zur Eröffnungsfeier stellte sich jedenfalls ein ausgesprochen zufriedenes STORZ-Team auf. Mit Blick auf die vergangenen Jahre des Straßenbaus kommentiert Bauleiter Christian Fischer nur trocken: „Nichts ist unmöglich!"

Politische Prominenz aus Bund und Land war nach Überlingen gekommen, um das letzte Teilstück der B31 neu hier zu eröffnen.

Mit einer starren 12,5-Meter-Bohle baute dieser Fertiger GPS-gesteuert die Trag- und die Binderschicht der B31neu vor fast zwei Jahren nahtlos ein.

Tank- und Rastanlage Rötenbach eröffnet:

Pilotprojekt mit Ausstrahlung

Das STORZ-Team ist stolz auf ein abgeschlossenes Großprojekt - v.l.: Manfred Wagner (Leiter Niederlassung Donaueschingen), Bauleiter Tobias Barthelmeß, Polier Michael Kollath, Georg Graf Kesselstatt (Geschäftsführender Gesellschafter), Straßenbauer Jan Handler, Vorarbeiter Valentin Kleber, Geschäftsführer Markus Elsen.

Sie ist ein Vorzeigeprojekt, und sie wurde in vorbildlicher Geschwindigkeit erbaut: die neue Tank- und Rastanlage an der B31 bei Rötenbach. Dieser Ortsteil der Gesamtgemeinde Friedenweiler im Schwarzwald war denn auch das Ziel von Politikern und Spitzenbeamten aus Berlin, Stuttgart und Freiburg, als es galt, die Anlage offiziell in Betrieb zu nehmen. 40 Lastwagenstellplätze und eine komfortabel ausgestattete Tankstelle mit Restaurant und Shop sorgen an dieser verkehrsreichen Ost-West-Achse nunmehr für Entspannung. STORZ baute zusammen mit seinen ARGE-Partnern Strabag und Joos die Parkplätze und die Zufahrten zu ihnen – in nur 13 Monaten.

Die Bauleute konnten denn auch viele Komplimente und zahlreiche Dankadressen entgegennehmen während der Feier im Festzelt. An einem der heißesten Tage dieses Sommers haben sich viele von ihnen wahrscheinlich an ähnliche Wetterbedingen während der Bauzeit erinnert. STORZ-Polier Michael Kollath: „Insgesamt hatten wir ein Riesenglück mit dem Wetter. Aber: Wo gearbeitet wird, da wird man auch belohnt!" Dieses Projekt bleibe ihm nur in positiver Erinnerung.

Alle können sie sagen, beim bundesweit ersten ÖPP-Projekt dieser Art in öffentlicher und privater Partnerschaft mitgewirkt zu haben. Denn hier hat der Bund erstmals Parkflächen an einer Bundesstraße geschaffen in Zusammenarbeit mit einer privat finanzierten Tank- und Rastanlage. Staatssekretär Steffen Bilger aus dem Berliner Verkehrsministerium unterstrich die Signalwirkung dieser Anlage, in die der Bund allein 9 Mio. investiert habe. Und Ministerialdirektor Prof. Dr. Uwe Lahl aus dem Stuttgarter Verkehrsministerium wies darauf hin, dass diese Anlage ganz erheblich zur Verkehrssicherheit auf der viel befahrenen B31 beitragen werde. Sie alle zollten den ausführenden Unternehmen und ihren Mitarbeitern hohen Respekt.

Diese hatten auf der insgesamt 26.000 m² messenden Fläche 10.000 m² Stellplätze und Zufahrt betoniert. Rund 4.000 m² wurden mit Asphaltdecken versehen. Große Retentions- und Klärbecken für das Oberflächenwasser kamen hinzu. Das alles bei einem schwierigen und feuchten Untergrund.

Tanken und Rasten an der B31 bei Rötenbach – das ist jetzt möglich: ein Pilotprojekt in öffentlich-privater Partnerschaft.

Großen Flächen – insgesamt 10.000 m² – wurden wegen den hohen Belastungen und Scherkräfte durch die LKW betoniert.

40 Parkplätze für LKW entstanden an der neuen Tank- und Rastanlage bei Rötenbach – eine Entlastung an der vielbefahrenen B31.

B313 - Krumbach / Meßkirch:

STORZ 4.0 – Do what you can't

Die B313 zwischen Krumbach und Meßkirch – hier wurde auf 2,7 km Länge die Fahrbahn saniert.

Digitalisierung im Straßenbau ist für viele noch ein Aufgabe der ferneren Zukunft. Bei STORZ jedoch gehört Digitaliserung mehr und mehr zum Baustellen-Alltag dazu. Ein besonderes Projekt war die Sanierung der B313 zwischen Krumbach und Meßkirch im August. Hier wurde als freiwilliges und unternehmensinternes Pilotprojekt die Fahrbahnerneuerung nach den Maßgaben des Handbuchs "Qualitäts-Straßenbau Baden-Württemberg 4.0 - QSBW 4.0" ausgeführt. Die dabei gesammelten Erfahrungen sollen in später folgende Baumaßnahmen einfließen.

Da sich Theorie und Praxis auch beim Thema Digitalisierung erheblich unterscheiden können, habe man es auf dieser eigentlich klassischen Straßenbaustelle genau wissen wollen, erläutert Christian Rebmann, STORZ-Bereichsleiter Asphalt. Bei der B313 habe es sich nicht um eine der wenigen, vom Land eingerichteten QSBW 4.0-Testbaustellen gehandelt. Hier habe man vielmehr mit Randbedindungen und Problemen gearbeitet, wie man sie allenthalben vorfinde, etwa mit mangelhafter Netzabdeckung oder GPS-Abschattungen. Rebmann: "Wir wollten so realistisch wie möglich testen um herauszufinden, ob und wie sich höhere Qualitätsstandards mit den Vorgaben des QSBW 4.0-Handbuchs wirtschaftlich umsetzen lassen."
Die Aufgabe: Auf einer Länge von 2.707 m sollte auf der Bundesstraße eine Erneuerung der Asphalttrag-, Binder- und Deckschicht unter Vollsperrung durchgeführt werden, auf einer Gesamtasphaltfläche von 21.650 m² und bei 8 m Fahrbahnbreite. Es galt, eine vorgangsübergreifende Erfassung aller relevanten Parameter und die Vernetzung verschiedener technischer Komponenten und Maschinen umzusetzen, also Asphaltherstellung, Logistik, Einbau und Verdichtung in Echtzeit zu überwachen, zu optimieren und aufeinander abzustimmen. „Dazu haben wir erstmals unsere Soft- und Hardware-Ausrüster zusammengebracht und zu technischen Kooperationen motiviert: SmartSide Solutions und Völkel", so Rebmann. ▸

Nach einem Straßenscan wurde in einem digitalen 3D-Modell eine komplette Neutrassierung errechnet.

Test nahe an der Realität

Für die Bearbeitung dieser Baustelle nach QSBW 4.0-Vorgaben mussten insbesondere die Funktionsweise und Umsetzung des Straßenscans, der 3D-Frässteuerung, die Lage- und Breitensteuerung des Fertigers und die Problematik der GPS-Verschattung in bewaldeten Gebieten geklärt werden. Die Durchführung des Straßenscans erfolgte mit einem PKW bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h, jede Fahrspur wurde dreimal in derselben Richtung überfahren. Auf Grundlage des mit den gewonnenen Daten erzeugten 3D-Modells wurde neben der Neuberechnung der Trassierung und Festlegung der neuen Fahrbahnquerneigung eine Optimierung der Frästiefen durchgeführt. Die Asphaltfräse der Firma SSO-Straßensanierung GmbH wurde mit einer GPS-Maschinensteuerung ausgestattet.
Der Grundgedanke des QSBW-4.0 ist, durch das Fräsen mit variabler Tiefe einen Horizont zu erzeugen, auf dem mit konstanten Schichtdicken aufgebaut werden kann. Um einen solchen Aufbau und eine möglichst ebene und gleichmäßige Fahrbahn zu erzielen, wurde ein Multiplex-Ski eingesetzt.

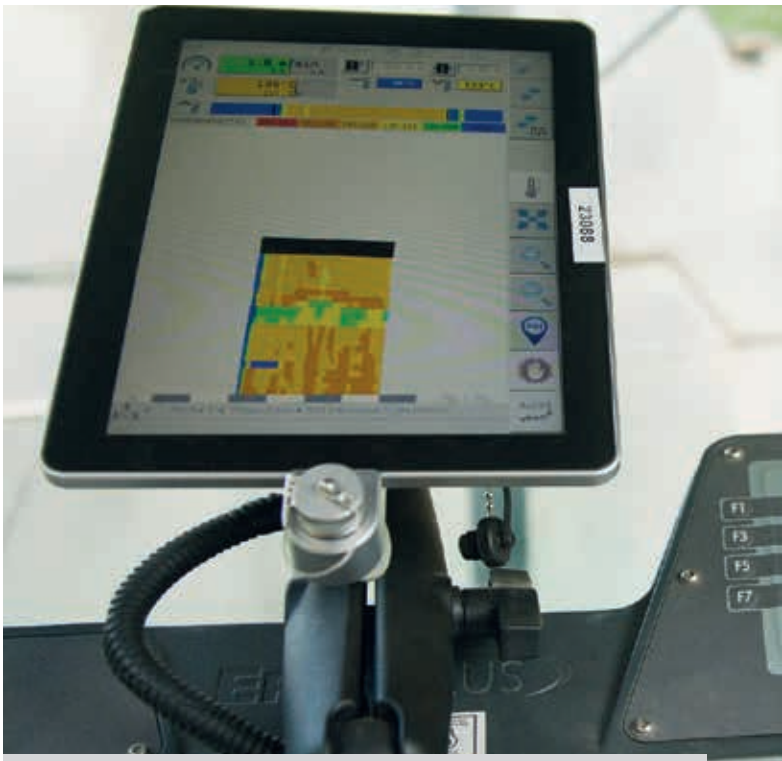
Ins digitale Netzwerk integriert waren auch die Asphaltmischanlagen wie hier in Tuttlingen.

Für die Qualitätssicherungen im Straßenbau sind die Einhaltung des Einbautemperaturfensters für den Asphalt und die Reduktion von Fertigerstops zwei wesentliche Bestandteile. Deshalb verwendete man dynamische Logistiksteuerungen: Alle Transportfahrzeuge, Fertiger und Mischwerke wurden mit der webbasierten Software „SmartSite One" verlinkt. In diesem Maschinenpool befanden sich somit Echtzeitdaten darüber, ob ein LKW beispielsweise beladen ist oder nicht und wo dieser sich genau befindet.

Der Asphaltfertiger operierte weitgehend autonom.

Aufgrund des erzeugten digitalen 3D-Modells konnten die Deck- und die Binderschichten so abgefräst werden, dass eine optimal ebene Unterlage entstand.

Mit der Verlinkung der Transportfahrzeuge und der Errechnung von Umlaufzeiten wurde eine Empfehlung der Beladetaktung an den Mischwerken angezeigt. Anhand der Verkehrsdaten, der Mischwerksleistung und durch den Abgleich mit allen anderen verlinkten Fahrzeugen errechnete die Software neben der voraussichtlichen Ankunftszeit am Beschicker auch eine optimierte Geschwindigkeit für den Fertiger, so dass Stops weitestgehend vermieden werden konnten.
Für die Überwachung und Einhaltung der Einbautemperatur des Asphalts waren mehrere Temperaturmessungen erforderlich, die bereits bei der Verladung im Asphaltmischwerk begannen. Am Vorratsbehälter des Beschickers schließlich wurde die Entladetemperatur jedes Fahrzeugs gemessen und dokumentiert.



Im Cockpit des Fertigers zusätzliche digitale Instrumente: rechts die GPS-Steuerung, links ein Tablet mit Darstellung der Einbautemperatur hinter der Bohle und der empfohlenen Fertigergeschwindigkeit.

Genau aufeinander abgestimmt wurden durch die Vernetzung von LKW und Einbaumaschinen die Be- und Entladevorgänge.

Um den geforderten Verdichtungsgrad zu erreichen, wurden die verwendeten Walzen mit einem System für eine flächendeckende Verdichtungskontrolle ausgestattet. Anhand der Messdaten wurde die Anzahl der noch erforderlichen statischen und dynamischen Walzübergänge errechnet und angezeigt.

Für STORZ brachte diese Baustelle mit ihrer weitestgehend digital unterstützten Fahrbahnsanierung wertvolle Erkenntnisse über die Anwendbarkeit des Handbuchs QSBW 4.0 in der Realität. Prinzipiell sei eine Umsetzung der Vorgaben machbar, resümiert Rebmann; es gebe allerdings noch eine ganze Reihe von Punkten, die zu Problemen und zu erhöhtem technischen und ökonomischen Aufwand führen können.

Mehrfach wurde die Bundesstraße von diesem PKW aus gescannt.

Hier wurde die Beladetemperatur des Mischgutes gemessen.

Blick in die Zukunft:

Digitalisierung als Chance

Digitalisierung ist in aller Munde, in allen Branchen. Es ist seit Monaten wohl das meistgebrauchte Wort in Artikeln über die Wirtschaft. Hier wird auch von der „Transformation der Wirtschaft" und von „tiefgreifenden Umbrüchen und Veränderungen" gesprochen, man spricht auch von „Industrie 4.0", der 4. industriellen Revolution.
Es ist eine große Gefahr – so Professor Jenewein von der Universität St. Gallen – sich das Potenzial, das die Digitalisierung (und die künstliche Intelligenz) bietet, nicht zu erschließen und eine große Chance, wenn man es tut. Aber man brauche Mut: „Die deutsche Wirtschaft braucht einen Mutanfall um weiter erfolgreich zu sein".
Hat man diesen notwendigen Mut zur Digitalisierung einmal aufgebracht, ist die nächste Hürde die Umsetzung. Veränderungen sind bei den Menschen selten willkommen, weil der Wandel unkomfortabel ist.
Wir sind von der Digitalisierung weniger betroffen als so manche andere Branche. Im Gegensatz zu manch anderer Branche ändert sich unser Geschäftsmodell durch die Digitalisierung nicht. **Ziel der Digitalisierung bei STORZ** ist eine Verschlankung und Beschleunigung der Prozesse und damit eine Verbesserung unserer Produktivität, teilweise auch der Qualität. Ein zweites Ziel ist es, QSBW 4.0-fähig (Qualitätsstraßenbau Baden-Württemberg 4.0) und BIM-fähig (Building Information Modeling) zu werden. Erfüllen wir diese Anforderungen mittelfristig nicht, bauen wir in 3 bis 5 Jahren keine Autobahn und keine Bundesstrasse mehr.

Bei uns wird die Digitalisierung keinen einzigen Arbeitsplatz kosten!

Die Digitalisierung ist ein langwieriger Prozess, der uns wahrscheinlich Jahrzehnte begleiten wird. Es gibt nicht das eine Produkt, das man sich kauft, einführt und fertig ist die Digitalisierung. Es ist ein Prozess in kleinen Schritten, jedes Mal verbunden mit Mut zur Veränderung. Jedes Mal müssen die betroffenen Mitarbeiter aus ihrer „Komfortzone" motiviert werden.
In unserer Strategie steht unter anderem, dass wir eine führende Rolle in der Digitalisierung haben wollen. **Wir (die Geschäftsleitung und die Gesellschafter) haben den Mut, das zu tun.** Wir haben auch schon einige Erfolge zu verzeichnen – wie z.B. in der Digitalisierung des Asphalteinbaus. Aber wir könnten viel schneller sein und wir wollen viel schneller sein.

Wir haben dabei drei Probleme:

+ die (Software-) Produkte, die wir einsetzen,
  sind oft nicht ganz fertig oder nicht optimal komfortabel,

+ die Motivation / der Wille, sich mit dem Thema zu beschäftigen,
  hält sich in vielen Bereichen „in Grenzen" („Komfortzone"),

+ Veränderungen kosten Zeit, die keiner hat, weil jeder voll ausgelastet ist.

Mit dem ersten Problem müssen wir „leben" (warten auf die perfekte Lösung ist keine Option). Wir müssen uns und unsere Mitarbeiter motivieren, aus der „Komfortzone" zu kommen und Veränderungen anzunehmen, und wir müssen uns Zeit nehmen für die kleinen Schritte der Digitalisierung. Das betrifft alle Mitarbeiter von der Geschäftsführung bis zum Lehrling, insbesondere aber alle Mitarbeiter mit Führungsverantwortung.

Wir wollen Sie bitten, uns dabei nach Kräften zu unterstützen.

Bauwerkinstandsetzungen bei Ummendorf und Biberach:

Brückensanierung im Spagat

Nein, an zwei Stellen gleichzeitig könne auch er nicht sein: STORZ-Polier Hannes Wappis grinst, als er das sagt, aber der Hintergrund ist ernst. Seit dem Frühjahr hat er bei Ummendorf und bei Biberach im Oberschwäbischen gleich zwei Brücken parallel zu betreuen – keine leichte Aufgabe, und ein bisschen Akrobatik gehört schon dazu. „Ohne einen super Facharbeiter wie Heiko Buchmüller hätten wir das nicht schaffen können", erläutert er in aller Bescheidenheit. Mit „Wir" meint er auch den STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung Bernd Weimer, der für diese Projekte die Bauleitung zusätzlich übernommen hat und immer wieder aus Titisee-Neustadt anreist.

Beide Bauwerke haben das gleiche Problem: Chloride machen ihnen zu schaffen. Sie stammen beide aus den achtziger Jahren, befinden sich also im typischen Sanierungsalter. Für die Brücke der K7502 über die Bahnstrecke bei Ummendorf ist der Landkreis Biberach zuständig. Ihr Überbau

Die Arbeiten an der Brücke der K7503 über die B30 sind noch nicht ganz so weit fortgeschritten.

bekommt nicht nur neue Abdichtungen und Fahrbahndecken; sie wird auch durch die Anlage eines Radweges aufgewertet.

Wir treffen Hannes Wappis im Sommer, als gerade Dränbeton und Gussasphalt aufgebracht worden sind, die Fahrbahndecken aber noch fehlen. Für die sollte wenige Tage später die STORZ-Niederlassung Ravensburg sorgen. Dieses Bauwerk habe doch eine mangelhafte Ebenflächigkeit aufgewiesen; deshalb habe man mit Ausgleichsbeton arbeiten müssen, erklärt der Polier. Zu diesem Zeitpunkt fehlt insbesondere noch die Berührschutzwand, welche wegen der gerade elektrifizierten Strecke der Südbahn nötig

Der Verkehr rauscht weiter über die B30, während auf der Brücke gebaut wird.

wird. Erst nach deren Einbau könne man das Geländer montieren und das Traggerüst abnehmen, sagt er. Inzwischen sind all diese Arbeiten erledigt.

Und dann macht Wappis sich auf in Richtung seines zweiten Arbeitsplatzes wenige Kilometer weiter im Norden: die Brücke der K7503 über die B30 zwischen Biberach-Bergerhausen nach Winterreute. Für diese Straßenbrücke ist das Regierungspräsidium Tübingen zuständig. Auch hier ist die Grundsanierung in vollem Gange, auch sie wird für einen Radweg verbreitert, auch ihre Schutzeinrichtungen werden technisch auf den neuesten Stand gebracht. Eine Kolonne Eisenbinder arbeitet an den Bewehrungen. Die bekommen stärkere Verbundanker wegen der größeren Last durch einen verlängerten Kragarm, über den der Radweg führen wird.

Brückensanierer mit zwei Arbeitsplätzen: Polier Hannes Wappis (r.) und Facharbeiter Heiko Buchmüller.

Diese Arbeiten überwacht Facharbeiter Heiko Buchmüller. Als Hannes Wappis ihn sieht, meint er nur anerkennend: „Unser bester Mann!" Auch Buchmüller grinst; die beiden arbeiten sehr eng zusammen. Anders wäre dieser Spagat gar nicht möglich. Unter der Brücke sieht man, dass die alten Tropftüllen vergossen und mit Platten verschlossen wurden. Abläufe haben verlegt und neue Tüllen angelegt werden müssen. Das alles, während unter dem Bauwerk der Verkehr auf der viel befahrenen vierspurigen Bundesstraße durchrauscht.

Beide Brücken stehen mit je rund 800.000 Euro Auftragssumme in den Büchern. Noch im Herbst sollen sie fertig saniert sein und dem Verkehr wieder zur Verfügung stehen.

Die Brücke der K7502 über die Bahn bei Ummendorf ist fast fertig saniert.

PTZ Immendingen:

Großeinsatz mit großem Orchester

Es sind Ausnahmen, wenn ab und zu auch an Wochenenden Asphaltmischanlagen laufen und sich Straßen- und Tiefbauer ihre Arbeitskluft überstreifen. Aber manchmal ist es eben nötig. Dann müssen auch die Kollegen von der Asphaltproduktion bis zum Einbau der Schwarzdecken auf ihre wohlverdiente Samstags- und Sonntagsruhe verzichten – übrigens zusammen mit ihren Familien. Solch einen Sondereinsatz erlebten drei Dutzend Storzianer Ende August, und zwar mit „großem Orchester". Sie betreuten einen Großauftrag im Daimler Prüf- und Technologiezentrum Immendingen (PTZ). Denn hier war nunmehr die Sommerpause vorüber und der Prüfbetrieb wurde wieder in großem Umfang aufgenommen. Zusätzliche Prüfmodule gingen in Betrieb. Insofern hatte die Nutzung der Anlage deutlich zugenommen. Deshalb musste es an diesem vorletzten August-Wochenende klappen mit dem Einbau von fast 2500 to Asphaltdeckschicht (SMA 11S 25/55-55).

Insgesamt 22.000m² Fahrbahnen waren herzustellen. Dazu hatte das Team um Asphalt-Bereichsleiter Christian Rebmann das komplette Technologiezentrum in acht Einbauabschnitte eingeteilt. Zwei wurden am Freitag, 23. August 2019, hergestellt, vier am Samstag und die letzten zwei am Sonntag. Gleich fünf Asphaltkolonnen waren dafür eingeteilt, und sie kamen aus Niederlassungen des gesamten STORZ-Unternehmensgebietes: aus Tuttlingen, Sigmaringen, Ravensburg und sogar aus der Schweiz. Eine solche Besetzung hat es lange nicht mehr gegeben.

Über drei Dutzend Kollegen sorgten für diese konzertierte Aktion: 14 Asphaltmitarbeiter am Freitag, 33 am Samstag und 13 am Sonntag. Hinzu kam das Erdbauteam mit bis zu fünf Mann, berichtet Christian Rebmann. Ein schwieriger Einbau, vergleichbar

mit dem in einem Industriegebiet, mit unzähligen Schächten und Schieberkappen. Und dann waren da ja auch noch die Kollegen in den Mischanlagen in Tuttlingen und Welschingen sowie die Transporteure, welche die Mannschaften vor Ort mit dem schwarzen Gold versorgten. Insgesamt waren acht Asphaltfertiger und zehn Asphaltwalzen im Einsatz. Mehrere Kreuzungsbereiche und Einmündungen und ein Kreisverkehr waren mit Gespür fürs Detail anzulegen.
Für ihre Einsatzbereitschaft zollte Rebmann den Kollegen dann auch gebührend Lob: „Danke für eure tolle Leistung, eure gute Laune und das perfekte Einbauergebnis", schrieb er im Nachgang. „Es ist immer wieder eine Freude, mit euch so besondere Projekte wie Daimler in Angriff zu nehmen.
Und es ist sicher nicht selbstverständlich, dass so viele von euch am Samstag/Sonntag auf ihre Familien und ihre Freizeit verzichtet haben. So einen Einsatz bekommt nicht jede Firma hin!!!"

Neues STORZ-Baubüro in Biberach:
Zweigstandort mit Wachstumspotential

Es ist kein Repräsentationsbau, aber es ist zweckmäßig und gut platziert: Das neue STORZ-Baubüro in Biberach liegt verkehrsgünstig im Gewerbegebiet an der Haberhäuslestraße 7. Hier im Oberschwäbischen will STORZ künftig mehr Präsenz zeigen, auch durch gezielte Werbeaktionen. Denn die Region um die Große Kreisstadt bietet ein interessantes Marktvolumen, wie Michael Cargiet, Leiter der Niederlassung Ravensburg, erläutert. Allein die Kreis- und Stadtstraßen würden auf 20 Mio. Euro geschätzt; hinzu kämen die Land- und Bundesstraßen. Insofern mache es Sinn, den Straßen- und Asphaltbau im Raum Biberach zu entwickeln und einen Zweigstandort einzurichten, zumal man hier über einen strategischen Partner für Asphaltlieferungen verfüge.
Jetzt stehen sie also in Biberach, die vier Bürocontainer mit Satteldach – neue Arbeitsplätze für einen Bauleiter und einen Abrechner. Sie sollen ab sofort Bauprojekte für die Region von hier aus abwickeln; sie bilden insofern die Vorhut an diesem Zweigstandort mit Wachstumspotenzial.

L288 bei Esenhausen:

Ausweichmanöver in Oberschwaben

Die Dörfchen liegen hier im Oberschwäbischen idyllisch zwischen kleinen Seen, bewaldeten Hügeln und üppigen Feldern. Eines von ihnen ist Esenhausen. 800 Einwohner, von denen viele allerdings gar nicht glücklich sind über die Landesstraße, die durch ihren Ort führt, direkt an der Kirche vorbei: mit zwei scharfen Kurven und 15 Prozent Steigung. Diese Durchfahrt ist für den heutigen Durchgangsverkehr viel zu eng. Deshalb wird die L288 derzeit verlegt. STORZ sorgt dabei für ein ungewöhnliches Ausweichmanöver. Dies ist der zweite Bauabschnitt eines zusammen mit Strabag gewonnenen Auftrages des Regierungspräsidiums Tübingen.

Die Esenhausener haben seit März gleich an zwei Stellen Gelegenheit, fleißige Storzianer zu erleben. Einmal an der bisher überlasteten Hauptstraße in Ortsmitte, die eine neue Fahrbahndecke bekommt; sie wird künftig nicht mehr den Titel „Landesstraße" tragen.

Dann aber auch an der Danketsweiler Straße, am östlichen Rande Esenhausens gelegen. Sie soll künftig zur Landesstraße 288 aufgewertet werden. Diese innerörtlichen Baustellen messen insgesamt 0,5 km. Um allerdings an die bestehende Trasse anschließen zu können, muss die Danketsweiler Straße rund 250 Meter nach dem Ortsende talabwärts schwenken und über die neu gebaute Hangenbachbrücke zurück auf die bestehende L 288 führen.

Erhebliche Erdarbeiten wurden notwendig, um die Spange zwischen der alten L288 und der Danketsweiler Straße in Esenhausen zu formen.

Bodenverbesserung war in weiten Bereichen des neuen Stücks der L288 nötig.

Innerorts im Einsatz: Baugeräteführer Marcel Scharp und Straßenbauer Mario Parisi (r.)

Bauleiter Severin Straub und Polier Helmut Frank aus der STORZ-Niederlassung Ravensburg blicken an diesem Tag im September auf einen ziemlichen durchnässten Geländeeinschnitt. Hier wird die neue zweispurige Landesstraße bald durchführen. Doch heute passiert hier gar nichts. „Wasser ist unser großes Problem" sagen Straub und Frank übereinstimmend.

Dabei sind die Aufgaben klar: Zunächst einmal müssen das Gelände geformt und das Erdplanum hergestellt werden. Ca. 38.000 m³ Erdbewegungen sind veranschlagt; teils wird das Material wieder eingebaut, teils abgefahren. Derzeit verbessert man den Boden mit Kalk - rund 23.000 m³ werden es insgesamt sein, die man mit Mischbindemitteln behandelt. Zuständig dafür ist die Bodenverbesserungskolonne um Michael Deyer. Später wird hier ein Langstielbagger die Böschungen endgültig modellieren.

1,6 Kilometer ist diese Baustelle außerorts lang; die Arbeiten erfolgen GPS-gestützt. Die Asphaltbauarbeiten werden von der Asphaltkolonne der Niederlassung Ravensburg unter der Leitung von Sergej Schreiner ausgeführt. Das Acht-Mann-Team ist guter Dinge, die gesamte Neugestaltung noch in diesem Jahr schaffen zu können.

Mit 2,8 Mio. Euro steht dieser Auftrag bei STORZ in den Büchern; die beiden Bauabschnitte zusammen brachten es sogar auf 5,6 Mio. Euro. Die Oberbauleitung liegt bei Michael Cappel, für die Abrechnung ist Roland Traub aus der Niederlassung Sigmaringen zuständig.

An diesem regnerischen Tag haben es die Kollegen am anderen Ende der Baustelle, rund um die Esenhausener Kirche und an der Danketsweiler Straße, besser: Sie können arbeiten und versinken nicht im Schlamm. Wolfgang Frank, Francesco Rizzo, Naim Duraku, Mario Parisi, Marcel Scharp, Siegfried Waldvogel gehören zum Kern-Team an dieser Baustelle. Sie erledigen Restarbeiten im Zusammenhang mit der Fahrbahnerneuerung: Gehwege, Zufahrten. Wichtige Details. Und zwar ohne große Ausweichmanöver…

Straßenbauer Johann Schwarz.

Hinter ihnen entsteht das neue Stück der L288 bei Esenhausen: Bauleiter Severin Straub (r.) und Polier Helmut Frank.

Restarbeiten in Esenhausen.

Wasser bereitet auch auf dieser Baustelle große Probleme.

Auch kleine Flächen werden mit großer Sorgfalt asphaltiert.

In Esenhausen bekam die Hauptstraße eine neue Fahrbahndecke.

Sanierung Karlstraße in Wangen/Allgäu:
Pflastern in historischer Kulisse

Wangens Altstadt gehört zweifellos zu den Schmuckstücken im Süden Deutschlands. Noch aus dem Mittelalter stammende, sorgfältig restaurierte Häuser schmiegen sich aneinander, bunt bemalte Stadttore zeugen von langer und reicher Geschichte, zahlreiche Brunnen schaffen eine heimelige Atmosphäre. Eine der wichtigen Altstadtstraßen wurde jetzt von Grund auf saniert – die Karlstraße. Ein Auftrag, den die Tiefbauer und Pflasterer aus der STORZ-Niederlassung Ravensburg fachmännisch ausführten.

Bauleiter Jürgen Maaß und Polier Steffen Thieme zeichneten verantwortlich für die Erneuerung der Straßenentwässerung sowie für die Verlegung einer neuen Nahwärmeleitung, einer neuen Wasserleitung und einer neuen Breitbandversorgung, jeweils inklusive der nötigen Hausanschlüsse. Gleichzeitig wurde auch eine neue Beleuchtung eingerichtet. Dabei galt es, die bestehende Bepflanzung zu erhalten.

Überhaupt sollte die Karlstraße historisch aufgewertet werden. Denn nach Ausbau des bestehenden Asphalts wurde die Fahrbahndecke durch ein Pflaster ersetzt. Dabei legte die Stadt Wangen als Auftraggeberin Wert darauf, europäisches Material einzusetzen. Die Fahrbahn selbst wurde mit Großpflaster im Reihenverband belegt, die Gehwege mit Kleinpflaster im Wilden Verband. Im Fahrbahnbereich bauten die Storzianer zudem eine Drainbetonschicht ein.
Ein Auftrag von ca. 0,4 Mio. Euro Volumen, von STORZ innerhalb von drei Monaten bis Ende September ausgeführt.

Die Karlstraße in Wangen – während der Sanierung, und frisch gepflastert Ende September.

Auch die Hafnergasse wurde im Zuge der Karlstraßensanierung neu gestaltet.

Tunnelbaustelle B31neu Waggershausen:

In Seenähe dem Wasser trotzen

Optimistisch ist Jungbauleiter Julian Kienzle: Bald wird STORZ mit den Entwässerungseinrichtungen und mit dem Straßenbau im Tunnel beginnen.

Die Dichtigkeit der Tunnelwände und des Deckels ist entscheidend. Hier wird besonders sorgfältig gearbeitet.

Wenige hundert Meter weiter, am Ufer des Bodensees, freuen sich Einheimische und Touristen über das Wasser, wenn sie auf das „Schwäbische Meer" hinausblicken, schwimmen oder segeln. Hier, an der Baustelle des Tunnels Waggershausen, ist Wasser jedoch ein großes Problem. Solches, das aus dem Erdreich in die Baugrube nachläuft und solches, das vom Himmel regnet. Es gilt, diesem Wasser zu trotzen. STORZ-Jungbauleiter Julian Kienzle führt im September über die Baustelle, nachdem es kurz zuvor Starkregen gegeben hat.

Man überquert die alte Waggershauser Straße zwischen den Bürocontainern und der Baustelle. Diese Straße ist erst vor kurzem wiederhergestellt worden, eine Umleitung hatte ausgedient. In der Baugrube, mehr als 10 m tief, steht an vielen Stellen das Wasser: „Heute kann man keinen Boden einbauen, das bringt keine Qualität." Kienzle zeigt auf die Böschungen an beiden Seiten der Baugrube. „Hier drückte Wasser seitlich nach und es gab Rutschungen – manchmal trotz wochenlanger Trockenheit. Deshalb mussten wir hier und längs der kompletten Baugrube die Wände mit Spritzbeton und Bewehrungsstahl auskleiden und mit Erdankern sichern." Unvorhergesehene Verzögerungen, wie sie der Bauvertrag und der Bauzeitenplan nicht vorsah.

Und trotzdem sei man schon recht weit. Der Tunnel – 700 m lang und eingerichtet für vier Fahrbahnen – steht, errichtet vom STORZ-ARGE-Partner Baresel. Er entstand in offener Bauweise; nachdem STORZ die Grube ausgehoben und gesichert hatte, fügte Baresel 70 je 10 m lange Blöcke zum Tunnelbauwerk zusammen. „Die Massen, die wir hier bewegt haben, waren enorm: Allein beim Tunnel waren 210.000 m³ auszuheben. Allerdings konnten wir vieles an anderen Stellen wieder einbauen, etwa in Fahrbahndämme und Lärmschutzwälle weiter im Westen", erläutert der Ingenieur. Und natürlich werde die Baugrube an den Tunnelwänden wieder verfüllt. Aber das gehe eben nicht bei solchen Witterungsverhältnissen.

Bei der Fahrt vom Ost- zum Westportal trifft man auf Alexander Jennewein, der seinen Langarmbagger gerade vom Tieflader fährt.

Baugeräteführer Alexander Jennewein (r.) und sein Langarmbagger kommen an diesem Tag wegen der Nässe nicht zum Einsatz.

Am Westportal des Tunnels werden die letzten Blöcke betoniert.

Mit diesem CAT 326F SLR hat er den Großteil der Böschungen und Dammschüttungen angelegt und arbeitet auch bei der Verfüllung mit. Aber heute, angesichts der Nässe, gibt es auch für ihn und seine Maschine hier nichts zu tun.

Am Westportal wird fleißig betoniert. Die letzten Blöcke es Tunnels entstehen – vor Ort gegossen: Maßarbeit, keine Fertigteile. Bald sind die 700 m Länge des Bauwerks erreicht. Anschließend seien die Storzianer wieder gefragt: „Wir sorgen dann für die Entwässerungseinrichtungen im Tunnel und natürlich für den Straßenbau – unser Kerngeschäft", sagt Kienzle.

Impressionen an einem feuchten Tag. Es wird in diesem Herbst wohl nicht der einzige bleiben…

B33 Tunnel Waldsiedlung:

Schnelle Baufortschritte trotz schwieriger Umstände

Die B33 bei Konstanz-Waldsiedlung – der Tunnel hier entsteht in offener Bauweise.

Diese Baustelle verändert sich in atemberaubender Geschwindigkeit. Inzwischen bestimmen nicht mehr Großbohrgeräte und eine geschotterte Baustraße das Bild; inzwischen drehen sich hier große Kräne, arbeiten Betonpumpen, entsteht die Tunnelsohle. Und das, obwohl die Umstände nicht einfacher geworden sind. Der gefürchtete Gegner der Bauleute bei diesem Mammutprojekt heißt nach wie vor: Wasser.

STORZ-Polier Kai Penkwitz nimmt es lakonisch: „Man kann hier manchmal graue Haare bekommen", sagt er mit Blick auf die durchaus unterschiedlichen Baustadien in der Grube unten. Während sich von Westen her die Eisenflechter und dann die Betonierer segmentweise vorarbeiten, die Sohle der dortigen Zufahrten bereits hergestellt haben und jetzt schon an Blöcken der eigentlichen Tunnelsohle arbeiten, heben im mittleren und im östlichen Bereich noch Bagger den Untergrund aus. Hier macht von den Seiten her drückendes Wasser und Erdreich die größten Probleme. 19 große Pumpen laufen auf dieser Baustelle.

In der Tiefbau-ARGE mit Schleith ist STORZ für die Erdarbeiten zuständig. Insgesamt 190.000 m³ Boden seien auszuheben, erklärt Kai Penkwitz. Das meiste habe man bereits geschafft; er schätzt, dass noch rund 35.000 m3 auszubaggern sein werden. Die riesige Halde hinter dem Betonwerk verdeutlicht, von welch gigantischen Massen hier die Rede ist.

Sobald in der Baugrube wieder ein Segment freigegeben und ausgebaggert wurde, wird eine 10 cm dicke Sauberkeitsschicht mittels einer großen Betonpumpe aufgebracht. Dann folgen die Eisenflechter, die für die

Bewehrungen der späteren Tunnelsohle sorgen. Zwischen ein und zwei Meter dick werden die einzelnen Segmente. Manche von ihnen ragen über die Grundfläche des Tunnels hinaus und sollen mit der späteren Tunnelwand L-förmig ein Aufschwimmen des Bauwerkes verhindern. Für diese Betonarbeiten ist der Dach-ARGE-Partner Baresel verantwortlich. Später, wenn die Betonarbeiten für den kompletten Tunnel hergestellt sein werden, folgt eine 60 cm mächtige Schotterschicht, auf der schließlich die Fahrbahnen angelegt werden. Dafür ist dann wieder STORZ zuständig.

Die Sauberkeitsschicht für das nächste zu betonierende Segment der Sohle wird eingebracht.

Die Lärmschutzwände der Zufahrten am westlichen Portal entstehen.

Kai Penkwitz betreut als Polier die Erdbauarbeiten.

In einzelnen Blöcken werden die Sohlen des Tunnels und der Zufahrten betoniert.

B27 Donaueschingen – Bad Dürrheim:

Als es in und über den Köpfen brummte

Angesicht der Hitze dieses Sommers würde es nicht verwundern, wenn es ab und zu mal in den Köpfen der Straßen bauenden Storzianer gebrummt hätte. Auf der B27 brummte es aber auch über ihren Köpfen. Straßenbaupolier Sebastian Fritsche und Schwarzdeckenpolier Sven Dorn und ihre Teams erneuerten zusammen mit den Kollegen von Walter-Straßenbau aus Trossingen die zweite Seite dieser wichtigen Nord-Süd-Achse über die Baar. Wenige Meter neben ihrer Baustelle verlief die Nord-Süd-Piste des Flugplatzes Donaueschingen – daher das gelegentliche Brummen.

Am ersten Einbautag von Dorns Schwarzdeckenkolonne ging es erst einmal darum, Schadstellen auszubessern. Sebastian Fritsche und seine Kolonne hatten diese Stellen identifiziert und vorbereitet, als sie seit Anfang Juli die drei Kilometer Bundestraße und den einen Kilometer Zufahrten abfrästen. Jetzt wurden in diese Schwachstellen jeweils 25 cm Tragschichten eingebracht. Für Vorarbeiter Christian Kampe, Maschinist Julian Walther, die beiden Walzenfahrer Bernhard Görke und Robert Rakowski sowie für Straßenbauer Didier Fels eine Vorbereitung zur eigentlichen Arbeit.

Die begann am Folgetag. Denn dann wurde auf 12,5 m Breite mit zwei Fertigern eine Ausgleichschicht gebaut, um die Straße zu profilieren. Später folgten Tragschichten, Binderschicht und schließlich Deckschicht. Inklusive der alten, nicht ausgebauten sind dies bis zu fünf Schichten.

Entlang der drei Kilometer Bundesstraße hatte man einen Leitdraht gesetzt. Was etwas antiquiert aussieht, dient für die unteren Schichten als optische Referenz. Nach ihr richteten sich die Fertigerfahrer und ihre Mannschaften, welche an der Bohle die Höhe und den Materialfluss kontrollierten und nötigenfalls per Hand nachsteuerten. Erst ab der Binderschicht werde das MultiPlex-Nivelliersystem

Maschinist Julian Walther.

Zweiter Tag des Einsatzes der Schwarzdeckenkolonne: die Tragschichten werden aufgebracht.

Auf der östlichen Fahrbahnseite der B27 wurden zunächst die Schadstellen ausgebessert.

Drei Kilometer lang war die Baustelle auf der B27 zwischen dem Flugplatz Donaueschingen und Bad Dürrheim. Hinzu kam ein weiterer Kilometer Zu- und Abfahrten am Zubringer zur A81.

eingesetzt, erklärt Sven Dorn: Höhenfühler, die mit Ultraschall extrem genau arbeiten. Allein bei den beiden Tragschichten baute man 13.200 to Asphalt ein; pro Tag zwischen 4000 und 4500 to.

„Diese Baustelle ist nicht gerade ohne!" kommentierte Sven Dorn, und er meinte dies auch in Bezug auf die nötigen Absenkfelder unter den beiden Brückenbauwerken und besonders auf die Zu- und Abfahrten zur B27. Bei solchen Sanierungen sei die viel diskutierte Digitalisierung von Baumaschinen nur von eingeschränktem Wert: „Digitalisierung ist wunderbar bei Neubauten von Straßen. Bei Sanierungen wie hier sind Erfahrung und Gefühl wichtiger!"

Und natürlich muss die Chemie zwischen den Beteiligten stimmen. Bei den Besuchen von Bauleiter Thomas Reckzeh und den Besprechungen zwischen ihm und den Polieren ging es sachlich zu, aber der eine oder andere Scherz lockerte schon auf. Die B27-Baustelle war ein recht kompliziertes Uhrwerk, welches eingeregelt und getaktet werden wollte. Bis Mitte September war dann alles fertig – termingerecht und auf den Tag genau. Ein Projekt, welches das Regierungspräsidium Freiburg mit gut 4 Mio. Euro veranschlagt hatte. Vor allem aber war diese Baustelle eine heiße Angelegenheit in diesem Sommer 2019, als unter dem Dach der Fertiger manchmal tropische Temperaturen gemessen wurden. Auffallend war, dass immer mehr Storzianer die neu im Firmenshop erhältlichen Strohhüte als Sonnenschutz trugen. Klar: Damit es nicht in ihren Köpfen brummte, sondern höchstens mal darüber, wenn an der B27-Flugplatzbaustelle bei Donaueschingen mal wieder die eine oder andere Maschine abhob oder landete.

Zwei Fertiger und ein Beschicker waren neben dem Flugplatz Donaueschingen im Einsatz.

Links: Walzenfahrer Bernhard Görke. Rechts: Vorarbeiter Christian Kampe.

Baugeräteführer Robert Rakowski, Straßenbauer Didier Fels, Polier Sven Dorn (v.r.).

Bauleiter Thomas Reckzeh, Schwarzdeckenpolier Sven Dorn, Straßenbaupolier Sebastian Fritsche (v.l.).

An der B31 bei Löffingen:

Brückenschläge am Schwarzwaldrand

Aus alt mach` neu – die Brücke über die Mailandstraße muss ersetzt werden.

Bohren neben dem fließenden Verkehr.

Sie gehören sicher nicht zu den großen und spektakulären Bauwerken, aber sie sind doch wichtig: Über die zwei kleinen Brücken mit den Nummern 8115 619 und 8116 614 führt immerhin die ausgesprochen viel befahrene B31. Zwischen Rötenbach und Löffingen, am östlichen Schwarzwaldrand, wird die Bundesstraße nun auf drei Spuren erweitert. Im Zuge dieser Ertüchtigung werden diese beiden Brücken ersetzt; auch hier arbeitet STORZ in einer ARGE mit Strabag und Joos. Zuständig sind aus der Niederlassung Donaueschingen Bauleiter Tobias Barthelmeß und Polier Michael Kollath mit seinem Team.

Valentin Kleber auf „Schatzsuche" unter der Fahrbahn – Rohre und Leitungen müssen verlegt werden.

Beim ersten Besuch im Sommer treffen wir Vorarbeiter Valentin Kleber und Baggerführer Klaus Volk. Nicht weit entfernt von der markanten Wallfahrtskapelle Witterschneekreuz sind sie „auf Schatzsuche", wie Kleber es formuliert. Ihre Aufgabe: Rohre und Kabel in die Fahrbahnmitte verlegen, um Platz zu schaffen für die späteren Baugruben. Sie wissen: Hier verlaufen eine 20 kV-Leitung, Kommunikationskabel für Telefon und Internet, sowie ein Leerrohr und eine Wasserleitung. „Wenn man da mit dem Bagger zu forsch rangeht, kann man das Leerrohr schon zerdrücken, bevor man es gesehen hat", sagt Volk ganz ruhig. Er macht so etwas nicht zum ersten Mal: „Übung…" Der städtische Vermesser hat den beiden Lageangaben gemacht, aber hält sich die Wirklichkeit auch an die Theorie? Deshalb erledigt Valentin Kleber die Feinarbeiten lieber ganz klassisch – mit der Schaufel. Dieser Brückenbau habe es überhaupt in sich, denn neben der bestehenden werde eine komplett neue Brücke errichtet, die zwei Fahrspuren der Bundestraße aufnehmen kann, erläutert Bauleiter Barthelmeß. Dann werde die alte abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Später wolle man die beiden Brücken zu einem Gesamtbauwerk verbinden. Diese ungewöhnliche und aufwändige Technik werde man nicht nur bei der Brücke über die Mailandstraße in Nähe der Wallfahrtskapelle anwenden (BW 8116 619), sondern auch wenige hundert Meter weiter westlich, beim Bauwerk (BW 8115 614), das über einen Wirtschaftsweg führt. Rund 5 Mio. Euro Auftragsvolumen umfasse dieses Projekt.

An der zweiten Brücke über einen Wirtschaftsweg sind die Bohrarbeiten in vollem Gange.

Einige Wochen später laufen an den Bauwerken die Arbeiten schon auf Hochtouren. Mit einem Großbohrgerät werden Eisenträger von gut zehn Metern Länge neben der bestehenden Fahrbahn eingesetzt. Sie sollen später den nötigen Verbau bei der Errichtung der neuen Brücken sichern.

Noch etwas weiter im Westen, kurz vor der neuen Tank- und Rastanlage bei Rötenbach, ist die Rohrwegbrücke inzwischen ausgebaut und wieder in Betrieb genommen. Hier wurden die Widerlager der einer bestehenden, über einen Wirtschaftsweg führenden Brücke genutzt, aufgebaut und verbreitert. In den anderthalb Jahren des Baus schwenkte die Bundesstraße über eine eigens von STORZ angeschüttete Umleitung. Die kann bald wieder rückgebaut und der darunterliegende Wirtschaftsweg wieder hergestellt werden. Zumindest dieser Brückenschlag im Schwarzwald ist vollendet.

L 170 bei Bonndorf:

Ein Radrennen zur Eröffnung

Das gibt es nicht oft: Nicht Autofahrer, sondern Radfahrer – sogar Radrennfahrer – weihten die neue L 170 ein. Zwischen Bonndorf und dem Gasthof Steinasäge war sie gerade auf 1,8 km Länge von STORZ im Hocheinbau saniert worden. Dabei wurde das Profil der Fahrbahn durch eine neue Tragschicht ausgeglichen, bevor man die neue Deckschicht aufbrachte. Zusätzlich wurden die Bankette der kurvenreichen Landesstraße befestigt. Die Poliere Thomas Braun und Sven Dorn – er schoss diese Bilder - erledigten diesen Auftrag zusammen mit ihren Kolonnen und mit Bauleiter Thomas Reckzeh.
Ganz pünktlich zum vorletzten September-Wochenende war dann alles fertig. Klar: das landkreisübergreifende Radrennen „Riderman" stand ja bevor…

L415 bei Oberndorf:
Anspruchsvolle Hangsicherung

Durch Oberndorf unten im Tal fließt der Neckar - auf der Hangstraße, der L415 in Richtung Boll, fließt höchstens ab und zu Fertigbeton. Verkehr fließt hier jedenfalls nicht mehr. Die Landesstraße mit der markanten Serpentine ist seit Anfang Juni gesperrt, und zwar aus guten Gründen. Immer wieder gab es in den vergangenen Jahrzehnten Hangrutschungen – gefährlich für die Straßennutzer, für die Bewohner der nahegelegen Häuser, für die Gemeinde insgesamt. Jetzt hat sich das Land entschlossen, die Strecke nachhaltig zu sanieren. STORZ führt diese Maßnahme aus.

Keine einfache Aufgabe für Bauleiter Marcus Eckert aus der Niederlassung Donaueschingen. Die Neuanlage und der Aufbau der Fahrbahn wären leicht, aber erst einmal geht es darum, den Hang zu sichern. Und dazu bedarf es einer besonderen Stützkonstruktion.

Winkelmessung an den Bohrpfählen: Bauleiter Marcus Eckert.

Nach der Hangsicherung wird die Fahrbahn der L415 auf 6,5 m leicht verbreitert.

In diesem Sommer ein heißer Arbeitsplatz: Michael Kammerer im Bagger.

Diese zu errichten ist jedoch gar nicht so einfach. Marcus Eckert schildert die einzelnen Schritte: Zunächst einmal habe es gegolten, eine stabile Tragebene herzustellen, auf der das 50 to schwere Großbohrgerät sich sicher bewegen kann. Dies wiederum bringe auf eine Strecke von 250 m, bis zur Serpentine, Großbohrpfähle ein: 8 m lang, 62 cm im Durchmesser, 125 Stück. Diese würden mit einem Kopfbalken verbunden, der seinerseits durch 125 Zugpfähle im Berg rückverankert werde, jeder 13 m lang. Arbeiten, die STORZ an Spezialunternehmen vergeben habe.

Erst wenn dies alles erledigt sei, könne man daran gehen, über eine Strecke von 320 m Kanäle zu verlegen und das neue Planum für die L415 herzustellen. Eckert: „Eine komplizierte Angelegenheit: Einbauen, ausbauen, einbauen, ausbauen – für einen Laien schwer nachzuvollziehen." Eine Maßnahme, die bei STORZ mit 1,8 Mio. Euro in den Büchern steht. Vermutlich werden die Arbeiten bis Anfang nächsten Jahres dauern, bevor dieser Hang nachhaltig gesichert sein wird.

125 Bohrpfähle werden gesetzt und mit einem Kopfbalken verbunden. Der muss seinerseits im Hang verankert werden.

Druckleitung von Wolterdingen nach Donaueschingen:

Wenn Wasser auch mal bergauf fliesst

Über fünf Kilometer lang wird die neue Druckleitung über den Schellenberg.

Eigentlich sollte es physikalisch unmöglich sein, und ganz ohne Hilfe geht es auch hier nicht, aber Wolterdings Abwässer werden bald bergauf fließen.
Jahrzehntelang hat der Donaueschinger Teilort seine eigene kleine Kläranlage betrieben, die auch gleich die Abwässer aus Mistelbrunn, Hubertshofen und Tannheim mit reinigte. Deren Betriebserlaubnis läuft jetzt aus; technisch ist die Anlage in die Jahre gekommen – eine Sanierung lohnt sich nicht mehr. Also beschloss Donaueschingen, diesen Teilort an die große Verbandskläranlage anzuschließen.
Allerdings sind politische Beschlüsse das eine, deren technische Umsetzung das andere. Denn um die insgesamt sieben Kilometer zwischen Wolterdingen und Donaueschingen zurückzulegen, muss man den Schellenberg überqueren. Für Menschen kein Problem, für Wasser schon. Bergauf fliesst es eben normalerweise nicht…
Es sei denn, man pumpt es hoch. Genau das soll ab dem kommenden Jahr geschehen. Dann wird auf dem Gelände der alten Kläranlage eine Pumpstation stehen, welche die Abwässer durch die Druckleitung nach Donaueschingen befördert.

◂ Durch den Wald zwischen Wolterdingen und Donaueschingen werden die Rohre verlegt - Facharbeiter Denis Wenzler.

▾ Ein eingespieltes Team: Polier Martin Messmer (r.) und Baggerführer Alfred Heckel.

Ein Graben für Wolterdings Abwässer – sie werden künftig in die Verbandskläranlage gepumpt.

Seit Anfang Juli bauen STORZ-Bauleiter Witali Krapp sowie Polier Martin Messmer und sein Team eben diese Druckleitung. Sie trafen auf ein freies Baufeld neben der durch den Wald führenden Verbindungsstraße zwischen Donaueschingen und Wolterdingen, auf dem die Bäume bereits gefällt und der Oberboden abgetragen waren. Es galt also gleich, den Graben auszuheben und vorzubereiten, um in ca. 1,2 m Tiefe 200er PE-Rohre zu verlegen und miteinander zu verbinden. Später sollen die 1,5 Hektar Wald zum größten Teil wieder aufgeforstet werden.
Die Kolonne um Martin Messmer arbeitet nicht zum ersten Mal zusammen. Maschinist Andreas Kopp, Facharbeiter Denis Wenzler und Baggerfahrer Alfred Heckel – ein externer Kollege – sind schon länger aufeinander eingespielt.
Mehr als fünf Kilometer wird die neue Druckleitung lang – eine Investition von über 2,6 Mio. Euro, von der die Stadt den größten Teil trägt. Eine Infrastruktur, die wohl niemand mehr bemerken wird, wenn sie Anfang 2021 fertiggestellt ist, die aber sehr wichtig ist. Zumal man den Breitband-Ausbau gleich mit erledigt.

Erschließungsgebiet „An der Fehrn" in Titisee-Neustadt:

Terrassenblick auf Weltcup-Schanze

Vielleicht rangiert sie nicht ganz an der Spitze der weltberühmten Skisprung-Schanzen, aber Weltcups sind auf ihr allemal ausgetragen worden, und Deutschlands größte Naturschanze darf sie sich auch nennen: Die Rede ist von der Hochfirstschanze in Titisee-Neustadt. Eine beeindruckende Wintersport-Anlage, als Schneise über mehrere hundert Meter in den Wald gefräst. Wer künftig sein Haus „An der Fehrn" in Neustadt errichtet, könnte dieses besondere Panorama alltäglich genießen: Dort entstehen 22 Bauplätze mit bestem Terrassenblick. STORZ erschließt das Gebiet.

Mathias Benz vor seinem CAT 349E. Ein Gerät für schwerere Arbeiten...

Mit dabei waren auch Mathias Benz und sein Kettenbagger Cat 349E. Wenn er die gut 430 PS aktivierte und der Baggerlöffel sich in den Boden grub, dann bewegte er hier richtige Massen. Fast drei Kubikmeter Aushub förderte er jedes Mal. Innerhalb kürzester Zeit füllte er so einen der wartenden LKW. Mehrere Wochen arbeiteten dieser 50-Tonnen-Bagger und sein Maschinist hier; die beiden bewältigten für den nötigen Voreinschnitt tausende Kubikmeter Aushub. Für ausgiebige Blicke auf Feldberg und Hochfirstschanze blieb da keine Zeit. Diesen starken Bagger aus Tuttlingen habe man gewählt, weil man es hier mit mittel bis schwer abtragbaren Böden zu tun habe, erklärt Bauleiter Tobias Barthelmeß aus der Niederlassung Donaueschingen. Dieser dritte Bauabschnitt des Neubaugebietes „An der Fehrn" sei vielleicht nicht besonders groß, aber durch seine Hanglage besonders schön. Hier installiere man alles Nötige: ein Trennsystem für Schmutz und Regenwasser, Versorgungsleitungen für Wasser, Gas, Strom und Medien. Zunächst werde man die Straße mit 5,5 m Breite provisorisch herstellen; bis Ende dieses Jahres soll das erledigt sein. Erst nach dem Bau der Häuser jedoch wolle man auch die Fahrbahnen und Gehwege endgültig herrichten.

Wohnen mit Blick auf eine Weltcup-Schanze: In Neustadt im Schwarzwald ist das bald möglich.

Das allerdings wird der CAT 349E von STORZ hier nicht mehr erleben. Dieses schwere Gerät diente nach kurzer Zeit schon auf einer anderen Baustelle…

Drei Kubikmeter Aushub kann dieser Löffel fassen.

Erschließungsgebiet Klengen Bromenäcker II:

Bauen neben der grünen Wiese

Ein schönes Baugebiet nahe an Feldern und Wiesen: Bromenäcker II in Brigachtal-Klengen.

So wünscht sich so mancher seinen Bauplatz: groß, ruhig und nahe an der Natur. Solche Bauplätze entstanden seit April im Erschließungsgebiet Bromenäcker II in Brigachtal-Klengen, 15 an der Zahl. Rund 600 m² Fläche weist jeder Platz auf, und Wiese und Feld liegen gleich vor der Haustür. Im Frühjahr 2020 sollen hier die ersten Häuser gebaut werden. Zuständig für die Erschließung waren STORZ-Bauleiter Witali Krapp und Polier Gerhard Ochs.

Wir treffen ihn und sein Team kurz vor den Ferien. Die Sonne brennt erbarmungslos herunter; man ist froh über Kappen und Strohhüte.

Kommunikationskabel werden gelegt – bei praller Sonne auch für Vorarbeiter Michael Bruhn anstrengend.

Drei, die der Hitze trotzen: Polier Gerhard Ochs, Baggerfahrer Alexander Glossner, Praktikant David Götz (v. r.).

Eine kleine Mannschaft an diesem Tag: Neben dem Polier noch Vorarbeiter Michael Bruhn, Alexander Glossner, ein externer Baggerfahrer, und Praktikant David Götz. Man legt Kommunikationskabel. „In den Wochen des Kanalbaus waren wir schon mehr", erklärt Gerhard Ochs. „Da hatten wir fünf Mann und zwei Kettenbagger."

Am anderen Ende der Baustelle kontrolliert Michael Bruhn eine Großrolle. „Kanalbau und Kabelverlegung brauchen ihre Zeit. Dann geht es schneller: Das Planum für die Fahrbahnen wird gerichtet und die Randsteine gesetzt. Aber vorher machen wir erst einmal Ferien. Das muss auch sein!" Man sieht ihm an, dass er sich darauf freut. Angesichts der Hitze kein Wunder.

Und dann sagt er noch: „Ein schönes Wohngebiet." Womit er völlig Recht hat.

Schotterwerk Neuhausen ob Eck:

Neuer Muldenkipper frischt Fuhrpark auf

Gruppenbild mit Dame – Auch Susanne Gräfin Kesselstatt, Geschäftsführende Gesellschafterin der STORZ-Gruppe, war ins Schotterwerk Neuhausen ob Eck gekommen, um den neuen Muldenkipper gebührend einzuweihen. Fahren darf den CAT 775G allerdings nur Ivo Pavlak (ganz rechts).

Wie heißt es so schön? „Toys for the boys - Männerspielzeug"? Das neue „Spielzeug" für die Männer im STORZ-Schotterwerk Neuhausen ob Eck ist nicht nur auf den ersten Blick atemberaubend, sondern auf den zweiten Blick auch ganz schön praktisch. Der CAT 775G, der jetzt in Betrieb ging, lädt nicht nur mal eben 70 Tonnen Gestein auf seinen Buckel, er erfüllt auch die neuesten Umwelt-Standards. Kurz: Ein richtig kolossaler Kipper!

Die neue „Mulde" ersetzt das 15 Jahre alte Vorgängermodell, das jetzt ausgemustert wurde. Sie frischt insofern den Fuhrpark auf. Mit neuester Technik kann jetzt der Jurakalk vom Gewinnungsort zum Brecher transportiert werden – übrigens mit ziemlicher Leichtigkeit, wie es Ivo Pavlak demonstriert. Dieser SKW fährt sich komfortabel, fast wie ein PKW – natürlich mit dem Unterschied, dass sein Fahrer auf das Führerhaus eines entgegenkommenden LKW herabblicken kann.

46 to wiegt der neue Kipper leer. Mit seinen 840 PS bringt er es trotzdem voll beladen auf über 65 km/h. Sein Drehmoment: 3900 Nm. 42 m3 Material fasst seine Mulde, jeder Reifen hat einen Durchmesser von 2,16 m und wiegt 800 kg. Christian Kopp, Geschäftsführer J. Friedrich Storz Service GmbH & Co. KG, und Alexander Joos, Bereichsleiter Baustoffbetriebe, haben bei der Präsentation sichtlich Freude an der neuen Maschine – genau wie alle anderen Kollegen im Schotterwerk und auch Susanne Gräfin Kesselstatt, Geschäftsführende Gesellschafterin der STORZ-Gruppe.

Nur: Fahren dürfen auch die Chefs den neuen Kipper nicht. Das macht Ivo Pavlak. Und der hat noch mehr Freude an diesem neuen „Männerspielzeug"…

Komfortabel wie ein PKW fährt sich der CAT 775G. Ivo Pavlak weiß das zu schätzen, wenn er 70 to Zuladung vom Gewinnungsort zur Brechanlage transportiert.

Nur wenige Füllungen des Tieflöffels sind nötig, dann ist der neue Kipper mit Jurakalk beladen. 42 m3 Material fasst die Mulde.

Abenteuer Steinbruch:

Besuch vom Kindergarten in Neuhausen ob Eck

Sie waren gut ausgerüstet: mit Stiefelchen und Matschhosen, Anoraks, Mützen und Sicherheitswesten, und doch dürfte so manchem Kind das Herz geklopft haben vor Aufregung… 13 Kids aus dem Kindergarten in Nendingen statteten jetzt dem STORZ-Schotterwerk Neuhausen zusammen mit ihren Betreuerinnen einen Besuch ab.

Was gab es da alles zu sehen: Große Haufwerke von Schotter, richtig kraftvolle Brecheranlagen, Millionen Jahre alte, hohe Kalkstein-Wände! Bodenschätze, die hier abgebaut werden und in denen es schon das eine oder andere Fossil zu entdecken gäbe. Vor allem zum Straßenbau wird dieses Material benötigt.

Und dann waren da natürlich noch Maschinen und Fahrzeuge, wie man sie draußen auf der Straße nie zu Gesicht bekommt! An erster Stelle ein Muldenkipper, so hoch wie ein Haus! Auf den durfte man sogar klettern! Und ein Bagger, in dessen Löffel die ganze Besuchergruppe zusammen reinpasste!
Dazu nette Kollegen, die den kleinen Besuchern gerne das eine oder andere erklärten. Und die haben sich ihrerseits über diesen Besuch und die nette Abwechslung gefreut! Was für ein Tag! Was für Geschichten, die man erzählen kann! Ein richtiges Abenteuer im Steinbruch!

Nach elf Wochen Weiterbildung:

Valentin Kleber bester Nachwuchs-Polier 2019

Valentin Kleber aus Tuningen ist als bester „Geprüfter Polier" in Baden-Württemberg auf dem „Tag der Bauwirtschaft" in Iffezheim mit einer Urkunde ausgezeichnet worden.

Der 23jährige hat die elfwöchige Weiterbildung als Prüfungsbester seines Jahrgangs abgeschlossen. Er ist derzeit als Straßenbau-Vorarbeiter in der Niederlassung Donaueschingen des Verkehrswegebauers STORZ eingesetzt.

Für Valentin sind derartige Ehrungen inzwischen nichts Unbekanntes mehr. Vor vier Jahren wurde er von der IHK als landesbester und dann auch als bundesbester Baugeräteführer ausgezeichnet, in festlichem Rahmen in Berlin. 2018 schnitt er als bester Werkpolier ab. Bei STORZ hat er den Beruf des Baugeräteführers als Azubi erlernt; in diesem Jahr wirkte er auf Baustelle der Tank- und Rastanlage in Rötenbach mit.

Während bei der Weiterbildung zum Werkpolier Technisches im Vordergrund steht, umfasst diejenige zum „Geprüften Polier" sämtliche auf Baustellen im Hoch- und Tiefbau Inhalte, von der Vertragsvergabe bis zur Betriebsführung.

Die Weiterbildung zum Geprüften Polier besuchten in Geradstellen auch Gerhard Ochs, die zum Werkpolier Patrick Waller und Sebastian Fritsche.

Am Vorarbeiterkurs in Sigmaringen nahmen Benjamin Floeß, Yannik Löffler, Marcus Bayer, Marco Stetter und Andreas Thiele teil.

STORZ-Azubi of the Year:

Martin Raiber

Martin Raiber von der STORZ Service GmbH & Co KG hat es geschafft – er ist Azubi of the Year! Voller Stolz konnte er den Schlüssel des roten Azubiflitzers für ein Jahr entgegennehmen. Martin hat die Ausbildung zum KFZ Mechatroniker/Bereich Nutzfahrzeugtechnik mit der besten Gesellenprüfung aller STORZ-Prüflinge abgelegt. Zusätzlich wurde er auf Grund seiner hervorragenden Leistung von der Handwerkskammer Konstanz als dritter Kammersieger ausgezeichnet. Herzlichen Glückwunsch!

Glückwunsch zu einer verdienten Ehre: Werkstattmeister Manuel Huber (Mitte) und Christian Kopp, Geschäftsführer der STORZ Service GmbH & Co KG (r.) gratulieren dem neuen Azubi of the Year Martin Raiber.

Rekordzahl an neuen Azubis:

STORZ begrüßt 25 junge Frauen und Männer

Die Neuen sind da! 25 neue Azubis kann STORZ-Verkehrswegebau zu Beginn des aktuellen Ausbildungsjahres begrüßen – das ist Rekord. Der eine oder andere wird den Bagger im Bild wohl bald selber fahren dürfen...

Solch eine hohe Zahl an Auszubildenden hat es bei STORZ lange nicht mehr gegeben: In diesem Jahr kann das Unternehmen gleich 25 junge Frauen und Männer als Nachwuchskräfte begrüßen. Sie alle hieß die Geschäftsleitung jetzt in der Tuttlinger Zentrale willkommen. Zusammen mit ihren Eltern vollzogen sie den Start in ihr Berufsleben – an einem Tag voller Informationen und einer Prise Spaß.

STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen freute sich, dass die Branche offenbar nicht an Attraktivität verloren hat und sein Unternehmen so viel frisches Blut bekommt: „Ihr habt eine gute Wahl getroffen, und Ihr geht beim richtigen Unternehmen an Bord!"

Drei junge Frauen haben sich in diesem Jahr für die angebotenen kaufmännischen Berufsausbildungen (IT-Kauffrau und Industriekauffrau) entschieden. Ihre 22 männlichen Kollegen zieht es eher in die technisch geprägten Zweige. Allein zehn von ihnen wollen Straßenbauer werden, zwei Straßenbauer im Berufskollegiat, fünf Baugeräteführer, einer Bauingenieur plus, zwei Land- und Baumaschinen-Mechaniker, einer KFZ-Mechatroniker im Bereich Nutzfahrzeugtechnik und einer Baustoffprüfer. „Es ist keineswegs selbstverständlich, dass ein Unternehmen ein so breites Spektrum an Ausbildungsberufen anbieten kann", stellte STORZ-Ausbildungsleiter Herbert Aggeler bei der Begrüßung der neuen jungen Kollegen zufrieden fest. In den insgesamt neun angebotenen Berufen bildet STORZ derzeit insgesamt 61 junge Menschen aus.

Zum Ernst des Berufslebens gehört natürlich insbesondere das Thema „Sicherheit". Die 25 neuen Azubis bekamen deshalb an vorderster Stelle eine entsprechende Unterweisung. Der symbolisch große Moment aber war wohl der, in dem sie alle ihre persönliche Werkzeugausrüstung bekamen: einen Bau-Eimer voller Utensilien, und für den einen oder anderen bestimmt auch voller Zukunft.

Zu einem gelungenen ersten Tag beim neuen Arbeitgeber gehört natürlich auch ein ordentlicher Abschluss. Den erlebten die Neuen und ihre Angehörigen gemeinsamen mit erfahrenen Storzianern und älteren Azubis zünftig in der dekorierten Werkstatt bei Grillfleisch und Salaten.

Feierliche Lossprechung im Landhaus Donautal:

Fünf Azubis freuen sich über ihre Gesellenbriefe

Jetzt haben Sie es hinter sich: Fünf STORZ-Azubis erhielten jetzt ihre Gesellenbriefe und wurden in feierlichem Rahmen im Landhaus Donautal Bergsteig in Fridingen losgesprochen. Damit haben sie ihre Berufsausbildung erfolgreich absolviert. Sie alle wollen ihrem Arbeitgeber treu bleiben.

Im einzelnen erhielten ihre Abschlusszeugnisse: Marvin Mink und Eric Heczko als Baugeräteführer, Daniel Link als Land- und Baumaschinen-Mechaniker und Martin Raiber als KFZ-Mechatroniker Nutzfahrzeugtechnik – er bekam sogar einen Preis für seine gute Abschlussprüfung und ist „STORZ-Azubi of the Year". Patrik Kessler hat als Straßenbauer im Berufskollegiat seine Fachhochschulreife erreicht.

Seine Freude über die neuen Fachkräfte im Unternehmen STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen bei seiner Ansprache zum Ausdruck. Die jungen Storzianer sollten ihre Chancen im Unternehmen jetzt auch nutzen, sagte er. Ausbildungsleiter Herbert Aggeler ließ humorig noch einmal die Ausbildungszeit der frisch gebackenen Gesellen Revue passieren. So manchem war anzusehen, dass in diesen Momenten ein Lebensabschnitt zu Ende geht und ein neuer beginnt. Erleichterung und Aufbruchstimmung war zu spüren. Mit den neuen Gesellen freuten sich auch Sandra Lehrmayer aus der Ausbildungsleitung und Christian Kopp, Geschäftsführer der STORZ Service GmbH & Co KG

Freude und Erleichterung bei den neuen STORZ-Gesellen (vorne von links): Marvin Mink, Eric Heczko, Patrik Kessler, Daniel Link und Martin Raiber. Hintere Reihe: Christian Kopp, Geschäftsführer der STORZ Service GmbH & Co KG, Ausbildungsleiter Herbert Aggeler, STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen.

Storzianer als Reporter?

Ja – warum nicht? Auch in dieser Ausgabe des Newsletters verdanken wir wieder eine ganze Reihe von Bildern und Informationen Kolleginnen und Kollegen, die im rechten Moment zur Kamera oder zum Smartphone gegriffen haben. Vielen Dank dafür!

Ohne die Mithilfe aller wäre eine so reichhaltig dokumentierte Unternehmenszeitschrift nicht möglich. **Deshalb auch diesmal wieder unsere Bitte: Machen Sie mit!** Schicken Sie Ihre Bilder an presse@storz-tuttlingen.de! Oder per WhatsApp an 0171-8351839. Sie finden bestimmt ihren Weg auf einen unserer Medienkanäle!

Folgen Sie uns, folgen Sie Ihrem Unternehmen!

STORZ.Verkehrswegebau

storz_verkehrswegebau

SOMMERFEST

Was für ein Sommerfest! – Das werden sich wohl die Storzianer in diesem Jahr gesagt haben, die am ersten Freitag im Juli auf den Bauhof und in die Werkstatt der Firmenzentrale in Tuttlingen gekommen und damit der Einladung gefolgt waren zum diesjährigen STORZ-Sommerfest. Eine Fete, bei der wirklich alles stimmte, angefangen vom Wetter. Denn diesmal goss es nicht in Strömen, wie ab und zu in der Vergangenheit. Nein: diesmal stimmte alles!

Mehrere hundert Kolleginnen und Kollegen aus der Zentrale, aus allen Niederlassungen und sogar aus dem schweizerischen Tochterunternehmen CONVIA feierten miteinander und taten das, wozu ein solches Fest gedacht ist: sich wiederzusehen oder sich endlich kennenzulernen. So manche berufliche Telefonbekanntschaft wurde hier zu einer persönlichen aufgewertet. Ganz wichtig für das Wir-Gefühl…

Georg Graf Kesselstatt, geschäftsführender Gesellschafter bei STORZ, verschönte den Sommerabend durch gute Nachrichten aus der Chefetage: das Geschäftsjahr laufe gut, die Auftragsbücher seien voll, man liege über dem Plan. Und Dank und Anerkennung zollte er den Mitarbeitern, die bei manchmal extremer Hitze durch ihre Arbeit genau die Voraussetzung für so gute Nachrichten schaffen.

Man hatte sich insofern ein zünftiges Buffet und den einen oder anderen ordentlichen Schluck aus der Pulle verdient. DJ Wayne aus dem Rottweiler Kraftwerk, mobile Kaffee- und Eisversorger und schließlich die Einladung zum Geschicklichkeitsspiel an der Torwand rundeten das alles ab.

SOMMERFEST

Zum Abschied von Kurt Schmidt

„Großer Zapfenstreich" für den Spielmacher

Nein, ein Heeresmusikkorps war nicht aufgezogen auf dem Gelände der STORZ-Niederlassung in Inzigkofen. Aber Georg Graf Kesselstatt, geschäftsführender Gesellschafter, nannte es trotzdem einen „Großen Zapfenstreich". Zu Ehren des scheidenden Niederlassungsleiters Kurt Schmidt hatte STORZ dessen engere Mitarbeiter und langjährige Weggefährten eingeladen, zusammen mit der Führungs-Crew aus dem gesamten Südwesten. Es wurde ein Abschiedsfest der besonderen Art: herzlich, fröhlich, ein wenig wehmütig und vor allem unvergesslich.

„So einen Abschied geben wir nicht jedem!" Graf Kesselstatt stattete Kurt Schmidt Dank, Anerkennung und Respekt der Geschäftsleitung ab. 31 Jahre sei dieser dem Unternehmen treu geblieben, in verschiedenen Vorläufergesellschaften, letztlich aber doch bei STORZ. Er habe es geschafft, die heutige STORZ-Niederlassung Inzigkofen zum wirtschaftlichen Erfolg zu führen und dabei seine Kolleginnen und Kollegen zu einem Team zu formen. In der Top Job-Analyse des Unternehmens habe diese Niederlassung höchste Werte an Motivation und Loyalität erzielt.

Das würdigte auch Markus Elsen, der als Geschäftsführer die technische Umsetzung der Unternehmensziele verantwortet. Er nannte Schmidt eine „wirksame Führungskraft": „Sie haben die Gabe, eine Mannschaft so zu organisieren, dass jeder Spieler seine Stärken nutzt. Solche Leute braucht STORZ."

Schmidts Nachfolger Jochen Barany versprach, an dessen kollegialen Führungsstil anzuknüpfen: „Sie waren der beste Chef, den man sich vorstellen und wünschen kann. Ihre einzige Schwäche: Sie sind kein Bayern-Fan…"

Das schienen seine Mitarbeiter ihm allerdings nachzusehen. Als Chor intonierten sie ihm ein selbstgedichtetes Ständchen und versprachen: „Du bist und bleibst für uns der Chef und allerbeste Mann!"

Von Weitsicht, Fernsicht und Überblick

Nach 33 Jahren geht Fuhrpark-Chef Reinhold Mayer in Ruhestand

Reinhold Mayer und elf über Manhattan schwebende Kollegen – sie alle verbringen ihre Mittagspause am Arbeitsplatz.

Hinter seinem Schreibtischstuhl hängt eines der berühmtesten Fotos der Welt: „Mittagspause auf einem Wolkenkratzer". Elf Bauarbeiter auf einem Stahlträger sitzend, seelenruhig, über dem Abgrund. Atemberaubend, schwindelerregend. Manhattan zur Mittagszeit vor 80 Jahren.
Tuttlingen zur Mittagszeit ist etwas weniger aufregend. Aber man kann nie wissen. Reinhold Mayer jedenfalls ist vorbereitet. Neben ihm steht griffbereit ein Fernglas – sein Fernglas. Damit er genau sehen kann, wer gerade auf die Waage fährt. „Mein Fernglas ist legendär", sagt der Fuhrpark-Chef, der sein Berufsleben bald hinter sich haben wird. Kurz vor seinem Abschiedsfest widmet er dem Journalisten diese Mittagspause. Wenn auch mit Unterbrechungen.
Denn es dauert nicht lange, bis das Telefon klingelt: „Aha, in Donaueschingen fertig. Was haben wir noch für eine Restlaufzeit? Hier sind noch drei Paletten für Inzigkofen! Fahren Sie mal auf den Bauhof! Ciao!" Reinhold Mayer scheint immer im Dienst zu sein.
Zumindest ist er immer erreichbar. Seine Mittagspausen verbringt er am Arbeitsplatz, seit 33 Jahren. Er sei einer der ersten, die hinter dem Schreibtisch sitzen, und einer der letzten, der gehe, sagt er. Zwölf Stunden seien normal. Aber das mache ihm Spaß: „Ich spreche hier direkt mit den Bauleitern, Polieren und Vorarbeitern – die bestellen bei mir, was sie brauchen. Wir sprechen eine gemeinsame Sprache und verstehen uns. Das habe ich an dem Job lieben gelernt - langweilig ist es nie."
Außer an jenen ersten beiden Tagen im Januar 1986, an denen der gelernte Groß- und Außenhandelskaufmann Mayer nach 13 Jahren in einer Elektrogroßhandlung bei STORZ angeheuert hatte: „Ich habe mich gefragt: Um Gottes Willen, Mayer, was hast Du da getan? Ich war drauf und dran, wieder zu kündigen." Das habe er auch seinem neuen Chef gesagt, Siegfried Gagstatter. Aber der habe nur gutmütig-väterlich geantwortet, mit einer gewissen Weitsicht: „Oh Herr Mayer, wenn das Ihre größte Sorge ist, kann ich Sie beruhigen. Sie werden Arbeit kriegen - hin und wieder mehr als ihnen lieb ist!" Er sollte Recht behalten.
Aus dem kaufmännischen Angestellten und Disponenten des Fuhrparks sollte im Laufe turbulenter Jahre dessen Chef werden. Zuständig zudem für die Verwaltung des Magazins und des Kleingerätebereichs sowie für die Annahme und Überwachung der Baustellenbestellungen: „Das lief damals alles über diesen Tisch: Baustellenabsicherungen, Verkehrsschilder, Dispo, Einkauf von Kleinwerkzeugen und Verbrauchsstoffen wie Schachtvergußmörtel, Haftkleber, etc. - alles just in time. Heute sind drei Mann dafür zuständig." Eine MTA, eine Maschinentechnische Abteilung, habe es damals noch nicht gegeben.
Und alles ohne Digitalisierung – darauf legt Mayer Wert: „Das war alles eine Sache von Fachwissen, Erfahrung und Gefühl. Das galt auch für den Fuhrpark. Die Baustellen müssen pünktlich beliefert werden, Leerfahrten sind zu vermeiden, egal wie." Dabei habe er eigentlich gar nichts gegen die neue Technik. Nur sei die nicht mehr seine Welt. Disponent Manuel Waldenspuhl, der Mayer gegenübersitzt, und sein Nachfolger Christian Stumpp, Convia-Geschäftsführer, würden das vielleicht anders sehen.
Aber auch ohne digitale Hilfsmittel behält Reinhold Mayer den Überblick und bleibt ein begnadeter und engagierter Organisator. Das erklärt seine elf Jahre im Betriebsrat, vor allem seine 30 Jahre als parteiloser Kommunalpolitiker im Ortschaftsrat Engen-Biesendorf, seiner Heimatgemeinde. Seit 20 Jahren ist er sogar deren Ortsvorsteher, kürzlich erst mit bestem Ergebnis wiedergewählt. „Das hat mich stolz gemacht", merkt Mayer dazu an. „Ich setze mich eben gerne für Menschen ein."
Seine Frau Waltraud und seine Söhne Tobias und Holger hätten ihn dabei jedenfalls immer unterstützt. Und dafür sei er dankbar. Seine Pläne? Nun, er habe seinen Vereinskameraden versprochen, wieder mit dem Akkordeonspielen anzufangen, sobald er Rentner sei: „Jetzt muss ich wieder üben!"
Doch zunächst einmal ist diese Mittagspause vorbei, der Besuch beendet, die Kollegen kommen zurück. Wie gesagt: kein Leerlauf! Und das alles mit Blick auf elf Bauarbeiter hoch über Manhattan.

Fernsicht und Überblick – Reinhold Mayers langjährige Perspektive auf den Bauhof.

Abschiedsfest im Biesendorfer Bürgerhaus:

Fröhliches Goodbye

Es sollte ein Fest werden mit all denen, die ihn sein Berufsleben lang direkt und alltäglich begleitet haben – diesen Wunsch erfüllte sich Reinhold Mayer bestens, als er ins Bürgerhaus Biesendorf einlud und eine wirklich große Gästeschar begrüßen konnte. „Hier habe ich die Hoheit", meinte er schmunzelnd mit Blick auf die Tatsache, dass er hier seit vielen Jahren ehrenamtlich der Ortsvorsteher ist. Natürlich war neben den vielen Kollegen auch die STORZ-Geschäftsleitung dabei, um den ehemaligen Fuhrpark-Chef gebührend zu feiern, zu loben und zu würdigen: Gräfin und Graf Kesselstatt sowie Markus Elsen priesen Reinhold Mayer als Urgestein des Unternehmens und dankten ihm für sein Engagement. Der wiederum gab diesen Dank elegant weiter an viele, zu deren Abschied vielleicht nicht ein solches Fest ausgerichtet wird: „Wir alle wissen, dass die beste Dispo nichts wert ist ohne die große Anzahl von tüchtigen und zuverlässigen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern, denn sie sind es, die das Geplante ausführen müssen. Ihr erbringt tagtäglich Leistungen, um die uns viele andere Betriebe beneiden!"

Es war demnach ein Kompliment und eine Wertschätzung an die Kolleginnen und Kollegen, als Mayer sie vorstellte und – nach seiner Erfahrung – charakterisierte: Tieflader (die Einzelkämpfer), Sattelfahrer (die zeitlich Geplagten), Tandemzugfahrer (die notgedrungen Flexiblen). Und noch eine ganze Reihe anderer Frauen und Männer „auf dem Bock". Mayer lobte: „Ihr habt den absoluten Willen, Eure Arbeitskraft und Euer Können zum Wohle der Firma einzusetzen."

Man merkte, dass dies keine Worthülsen waren, sondern gelebte Berufserfahrung. Und der eine oder die andere Gemeinte merkte, dass hier einer Abschied nimmt und noch einmal große Sympathie ausdrückte. Mayer sagte, besonders schwer sei ihm sein letzter Arbeitstag gefallen, am 26. Juli 2019: „Die letzten Telefonate mit unseren Fuhrunternehmen zu führen, die Verabschiedung von vielen Arbeitskolleginnen und Kollegen im Haus… Meine sonst kräftige Stimme drohte öfters zu versagen."

Manchmal sei ihm nachgesagt worden, er könne kräftig austeilen. Aber: „Ich darf alle beruhigen – ich konnte und musste auch kräftig einstecken! Aber es ging mir immer um die Sache!"

Nach 12244 Tagen bei STORZ gebe er jetzt das Steuer in jüngere Hände. Auf seine Nachfolger warteten große Herausforderungen wie Digitalisierung, Telematik oder Personalgewinnung. Dazu wünschte Reinhold Mayer seinem Nachfolger Christian Stumpp alles Gute und viel Erfolg, ebenfalls Jürgen Löhrer von der Fuhrpark Abrechnung, der zukünftig die Leitung der CONVIA Logistik übernimmt, sowie Disponent Manuel Waldenspuhl.

Ein wehmütiges, aber dann doch auch fröhliches Goodbye…

Zum Abschied von Heinz Essig:

Ein leises und lächelndes Servus!

Ein Fachmann vom alten Schlag – Heinz Essig, Technischer Leiter bei STORZ-Baustoffe, ging jetzt endgültig in den Ruhestand.

Wer ihn erstmals trifft, fragt sich nach kürzester Zeit: Kann der Mann eigentlich auch lächeln? Um es gleich vorweg zu nehmen: Ja, er kann. Aber es dauert…

Heinz Essig, bis Juni 2019 Technischer Leiter bei STORZ-Baustoffe, hat es jetzt endgültig hinter sich. Denn eigentlich wäre er schon längst im verdienten Ruhestand gewesen, wenn man ihn nicht gebeten hätte, noch etwas Zeit dranzuhängen. Ein Spätberufener, was STORZ angeht. Aus dem einen geplanten Jahr wurden dann fast zehn. Jetzt aber sei Schluss, sagt er. Immerhin sei er inzwischen 72.

Wir treffen ihn im Schotterwerk Neuhausen ob Eck. Dort ist auch er eigentlich nur zu Gast; sein Büro befindet sich im Steinbruch Brigachtal-Klengen. Der Mann mit dem zerfurchten Gesicht tut sich sichtlich schwer, über sich selbst zu erzählen. Vielleicht, weil er so viel erlebt hat?

Heinz Essig stammt aus Flacht, einem Ortsteil von Weissach. Maschinentechnik habe ihn immer fasziniert, deshalb sei er Schlosser geworden. 1966 sei er bei der Firma Heinrich Mertz Kies und Sandwerke in Heimsheim eingetreten und dort auch sein ganzes Berufsleben lang geblieben. Buchstäblich von der Pike auf habe er es zum Leiter mehrerer Werke gebracht.

Aber hinter diesen biographischen Pinselstrichen verbirgt sich viel mehr. Das erzählt er dann schon deutlich flüssiger und engagierter. Etwa, wenn es um die Entwicklung neuer Produkte geht, die unter seiner Leitung entstanden und Gewinnungsstätten profitabler machten. Oder um die Optimierung von Maschinen. Essig hat als Praktiker einiges dazu beigetragen, vorhandene Anlagen zu verbessern. Übrigens auch vor Jahrzehnten schon in Neuhausen, wie er sagt. Und er habe sich schon früh um systematische Rohstoffsicherung gekümmert. Schon in den achtziger Jahren sei er mit Dr. Wolfgang Werner vom LGRB Freiburg in Kontakt gekommen. Zusammen habe man Kernbohrungen vorangetrieben, als noch niemand davon etwas wissen wollte. Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) jedenfalls habe von diesen Erkenntnissen ebenfalls profitiert. Natürlich gab sich auch Heinz Essig bei Dr. Werners Abschied im Frühjahr die Ehre.

Die Wende brachte in den neunziger Jahren dann noch einmal richtig Schwung in seine Tätigkeit. Neben zwei Werken im Schwäbischen, für die er zuständig war, habe er unter anderem den Bau eines Betonwerks bei Dresden plus der nötigen Infrastruktur begleitet. Später habe er in Tschechien ein Kieswerk aufgebaut. „Ist immer mehr dazugekommen", meint er lakonisch.

Mit 64 habe er eigentlich aufhören wollen, erzählt Essig. Aber dann sei der Anruf aus Tuttlingen gekommen. Und wo andere beruflich aufhören, fing er wieder an – diesmal als Technischer Leiter für die Baustoffe bei STORZ. Genehmigungen, Geologie, Produktentwicklung, Abbau- und Anlagentechnik – das war jetzt wieder und weiter seine Welt: „Das ganze Spektrum." Ein Glücksfall, einen so erfahrenen Rohstoff-Mann an Bord holen zu können.

Einen erfahrenen Kämpen, der kein Blatt vor den Mund nimmt und dabei in Fahrt kommt. Von den meisten Politikern hält er nicht viel, wenn es um Rohstoff-Sicherung, um Erweiterungen und um Neuaufschlüsse geht: „Keiner traut sich, den Menschen die Wahrheit zu sagen. Die wollen keine Abbaustätten, brauchen aber das Material." Und wenn es um Naturschutz geht: „Was unsere Betriebe wissentlich oder unwissentlich für den Naturschutz tun, wissen die wenigsten – das ist enorm!" Oder wenn die Rede auf die vorgeschriebene Begleitung durch Ingenieurbüros kommt: „Wir werden links und rechts behindert heutzutage. In einem Steinbruch schaffen doch nicht Idioten! Der Berg bestimmt letztlich, was geht oder nicht!"

Rohstoffabbau müsse man mit Weitblick machen und an die nächsten 50 bis 100 Jahre denken, sagt er zum Schluss. Und dann lächelt er. Endlich…

Abschiedsfest im Steinbruch Klengen:

„Ein Pionier der Gesteinsbranche geht von Bord"

Der Ort für das kleine Fest hätte nicht authentischer gewählt werden können – Heinz Essig feierte seinen Abschied aus dem Berufsleben mit Kollegen und Freunden im Steinbruch Klengen, wo er jahrelang sein Büro hatte. Es war ein herzlicher und streckenweise auch wehmütiger Abschied, im Wesentlichen aber ein bewusst einfach und schnörkellos gehaltener. Er passte zu dem, der sich hier verabschiedete.

Susanne Gräfin Kesselstatt würdigte Heinz Essig mit sehr persönlichen Worten. Sie hatte sicherlich Recht, wenn sie feststellte: „Sie verbinden mit Ihrem Beruf eine große Leidenschaft, und Sie haben Ihr Hobby zum Beruf gemacht. Sie brennen für Ihren Beruf!" Kein anderer in der Gesteinsbranche verfüge über so ein umfangreiches Fachwissen.

Nach einem bewegten Berufsleben habe Heinz Essig 2010 die technische Leitung der STORZ Werke Neuhausen ob Eck, Klengen, Eichen, Kieswerk Bonndorf, Deponie Weiler sowie der Brechanlagen übernommen. 2013 habe man unter seiner Regie mit umfangreichen Kernbohrungen auf der Gemarkung Fridingen begonnen mit dem Ziel, den weiteren Rohstoffabbau im Schotterwerk Neuhausen zu sichern. „In der kurzen Zeitspanne von nur 4 Jahren ist es Ihnen gelungen, den weiteren Rohstoffabbau für die Unternehmensgruppe STORZ auf weitere 50 Jahre zu sichern. Sie haben einen wesentlichen Beitrag für die langfristige Rohstoffversorgung unseres Baubetriebes und der ganzen Region geleistet und dafür danke ich Ihnen sehr herzlich!"

Neben dem Gesteinsabbau habe Essig im Werk Neuhausen die von der Gemeinde Neuhausen geforderte Wiederaufforstung abgebauter Flächen mit hoher Qualität vorangetrieben, fuhr Gräfin Kesselstatt fort: „Dank Ihrer Fachkompetenz gilt STORZ beim Forst, bei den Behörden und auch beim Industrieverband Steine und Erden als einer der vorbildlichsten Betriebe in der Rekultivierung!"

Mit Heinz Essig gehe ein Pionier der Gesteinsbranche, der für viele Vorbild und Lehrmeister war. Gräfin Kesselstatt wünschte ihm zum Abschied Glück und Gesundheit und überreichte ihm als Dank des Unternehmens seinen "persönliche" STORZ-Award.

Dass Heinz Essig unter seinen Kollegen Respekt und Beliebtheit genoss, machten diese deutlich, als sie zu seinem Abschiedsfest zwei Lämmer am Spieß brieten. Ein Kompliment, das durch den Magen ging…

Erinnerungen an Liselotte Gagstatter:

„Sie war der Kern unserer Familie und unseres Unternehmens"

LISELOTTE GAGSTATTER

geb. Storz

*02.02.1930 †17.08.2019

Am 17. August 2019 verstarb Liselotte Gagstatter, geb. Storz, im Alter von 89 Jahren. Über ein halbes Jahrhundert lang engagierte sich die frühere Personalchefin für das Familienunternehmen und prägte es durch ihre Menschlichkeit. Ihr Mann, STORZ-Seniorchef Siegfried Gagstatter, und ihre Tochter, Susanne Gräfin Kesselstatt, erinnern sich.

„Sie war der Kern unserer Familie und unseres Unternehmens" – so würdigen Siegfried Gagstatter und Susanne Gräfin Kesselstatt die Verstorbene – ein Kompliment und ein Dankeschön zugleich. Mit Liselotte Gagstatter sei nicht nur die sorgende Mutter ihrer großen Familie gegangen, sondern auch eine Generationen von Mitarbeitern und Kollegen verbindende und Unternehmensgeschichte schreibende Persönlichkeit.

Am 2. Februar 1930 wurde Liselotte in Tuttlingen geboren, an Mariae Lichtmeß. An diesem Tag wurde in früheren Zeiten dem Personal der Jahreslohn bezahlt, im Alemannischen begann die Fasnacht, man stellte Kerzen auf für alle Religionen. Religiös sei sie durchaus gewesen, sagt Siegfried Gagstatter. Hereingeboren in eine außerordentlich strenge Familie, in der Disziplin, Sparsamkeit, Fleiß und auch Gehorsam zum Alltag gehörten.

Es war die Zeit, als das Unternehmen J. Friedrich STORZ erst wenige Jahre alt war. Damals, so erzählt der Seniorchef der zweiten Generation, hätten die Kommunen oder Oberämter (die Vorläufer der Landkreise) die Straßen noch selbst gebaut. STORZ habe als Walzunternehmen nur das Gerät mit Personal gestellt. Erst mit Beginn der Motorisierung sei die Firma zu einem Straßenbauunternehmen geworden und deutlich gewachsen. So habe man vor dem Krieg immerhin an die hundert Mitarbeiter gezählt. Ihr Vater und Firmengründer Jakob Friedrich Storz sei ein Pionier des beginnenden Straßenbaus gewesen. Seine Aufgeschlossenheit und Leidenschaft für den technischen Bereich des Straßenbaus, das große Interesse für Arbeitsvorgänge mit Maschinen aller Art und der unternehmerische Mut hätten die Grundlage für eine erfolgreiche Firmengeschichte gebildet, die er wesentlich gestaltet habe.

Liselotte sei in dieser familiären und unternehmerischen Atmosphäre groß geworden; diese habe sie nachhaltig geprägt. Kein Wunder, dass sie nach den Schul- und den Kriegsjahren im elterlichen Betrieb ab 1947 eine kaufmännische Lehre absolvierte. Zu Beginn zeichnete sie für die Lohnabrechnungen verantwortlich; zum Schluss war sie die Personalchefin. 54 Jahre lang sollte sie dem Unternehmen aktiv angehören.

Nach Kriegsende, so erzählt Siegfried Gagstatter, seien die Anfänge des Betriebes sehr schwierig gewesen. Eine einzige Dampfwalze habe man zurückbekommen; alle übrigen Maschinen und Gerätschaften seien zum Kriegseinsatz in den Osten eingezogen worden und dabei verloren gegangen. Er selbst habe an der Technischen Hochschule in Stuttgart ein Bauingenieur-Studium begonnen, habe aber von der schmalen elterlichen Unterstützung nicht leben können. „Kann man bei Euch schaffen?" habe er deshalb Liselottes Schwester Hildegard gefragt, die er aus Tuttlingen kannte. „Die Antwort war: Ja. Und so habe ich zwei Saisonen in der Teerkolonne geschafft. Für 1 DM pro Stunde." Es blieb nicht aus, Hildegards jüngere Schwester kennenzulernen. „Silvester 1950/51 war bei uns beiden dann der entscheidende Moment…"

Eine Liebe, die viele Jahrzehnte halten sollte. Liselotte habe ihm sogar seine Diplomarbeit getippt, erzählt er: „Das war damals

so üblich." 1951, als viele seiner Kommilitonen nach ihrem Examen keine Anstellung fanden, habe er bei STORZ als junger Bauingenieur begonnen. Liselotte arbeitete in der Personalabteilung.

1955 entschieden sich die beiden endgültig für einen gemeinsamen Lebensweg und heirateten. Ein Jahr später wurde die Tochter Barbara geboren, 1960 folgten die Zwillinge Friedrich und Susanne. 64 Ehejahre haben Liselotte und Siegfried miteinander erlebt: „Wir haben uns wunderbar ergänzt!"

Unternehmerisch ernst wurde es für die beiden mit der Übergabe der Verantwortung durch Firmengründer Jakob Friedrich Storz an die zweite Generation. Liselotte wurde Gesellschafterin und Prokuristin, Siegfried, schon seit 1969 Geschäftsführer, wurde ebenfalls Gesellschafter. „Der Betrieb bestimmte unser Leben vollständig."

Man wohnte inzwischen an der heutigen Nendinger Allee, mit Blick auf den damals noch entfernten, dann aber immer näher ans Haus rückenden Bauhof. Das heutige Verwaltungsgebäude war 1968 schon errichtet worden. „Sonntags besichtigte man Baustellen zusammen mit den Großeltern, erst danach gab es Essen. Liselotte war immer ganz nahe beim Betrieb – der prägte sie. Mir als Geschäftsführer hat sie den Rücken freigehalten."

So sei sie immer außerordentlich fürsorglich gewesen, auch für die Mitarbeiter. Nach 54 Jahren im Unternehmen, davon 30 als Gesellschafterin und Prokuristin, habe sie 2002 zusammen mit ihm den Staffelstab an die dritte Generation weitergereicht.

1947: Die erste Mischanlage bei STORZ.

Bei all dem jedoch sei die Familie nicht zu kurz gekommen, erinnert sich Gräfin Kesselstatt: „Uns Kindern fehlte nichts. Die Firma ging zwar immer vor, aber unsere Mutter war trotzdem da für uns Kinder. Es war bei uns zuhause nie langweilig!" Ihre Mutter habe sich durch hohe Fürsorglichkeit, große Selbstdisziplin und Aufgeschlossenheit für Neues ausgezeichnet und das auch weitergegeben.

Sie begleitete die Modernisierung und den Wandel des Personalbereichs – von der papierbezogenen Sachbearbeitung bis hin zur digitalen Lohn-, Gehalts- und Personaldokumentation. Von 1994 bis 1997 arbeiteten sie gemeinsam im Personalbereich.

„Sie war der Kern unserer Familie und unseres Unternehmens" – darin sind sich Siegfried Gagstatter und Gräfin Kesselstatt einig in Erinnerung an Liselotte Gagstatter. Noch im hohen Alter habe diese ihre Briefe am PC geschrieben, jeden Tag das Handelsblatt und die FAZ gelesen, ihr Auto gefahren. Und natürlich Interesse am Betrieb gehabt.

1956: Die Obere Hauptstraße in Tuttlingen bekommt eine neue Fahrbahndecke.

1965: Asphalteinbau in der Königstraße in Tuttlingen.

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

STORZ
Wir bauen für Sie

+ Ausbildung und Karriere bei STORZ!

Sie haben Ihre Schulzeit hinter sich und suchen einen zukunftssicheren Ausbildungsplatz? Sie überlegen, eine klassische Lehre mit einem Studium zu kombinieren und streben zwei Abschlüsse an? Sie wollen sich beruflich verändern und vielleicht eine neue Karriere beginnen?
Das alles in der Baubranche? In einem inhabergeführten Familienunternehmen, das zu den besten mittelständischen Arbeitgebern in Deutschland zählt? Dann sollten wir uns kennenlernen!
Seit über 90 Jahren baut STORZ Verkehrswege – in jeder Größe, vom Radweg bis zur Autobahn. Heute mit modernsten Maschinen und Digitaltechnik. Ein Unternehmen mit großer Vergangenheit und sicherer Zukunft.

700 Storzianer sorgen dafür, dass die Menschen im Südwesten Deutschlands schnell und komfortabel an ihre Ziele kommen. Unsere Mitarbeiter sind auch Spezialisten, wenn es um Pflasterarbeiten oder um die Erschließung von Baugebieten geht. Und sie gewinnen Rohstoffe in unseren Abbaustätten. Sie sind zu Recht stolz auf ihre Projekte. Sie alle – vom Azubi bis zum Bereichsleiter - bauen mit Leidenschaft…

Wollen Sie dabei sein?
Dann sollten wir miteinander reden!

J. Friedrich Storz Verkehrswegebau GmbH & Co. KG
Personalabteilung
Ludwigstaler Str. 42 · 78532 Tuttlingen
Tel. 07461/176-250 · karriere@storz-tuttlingen.de

Leidenschaftlich bauen

www.karriere-bei-storz.de